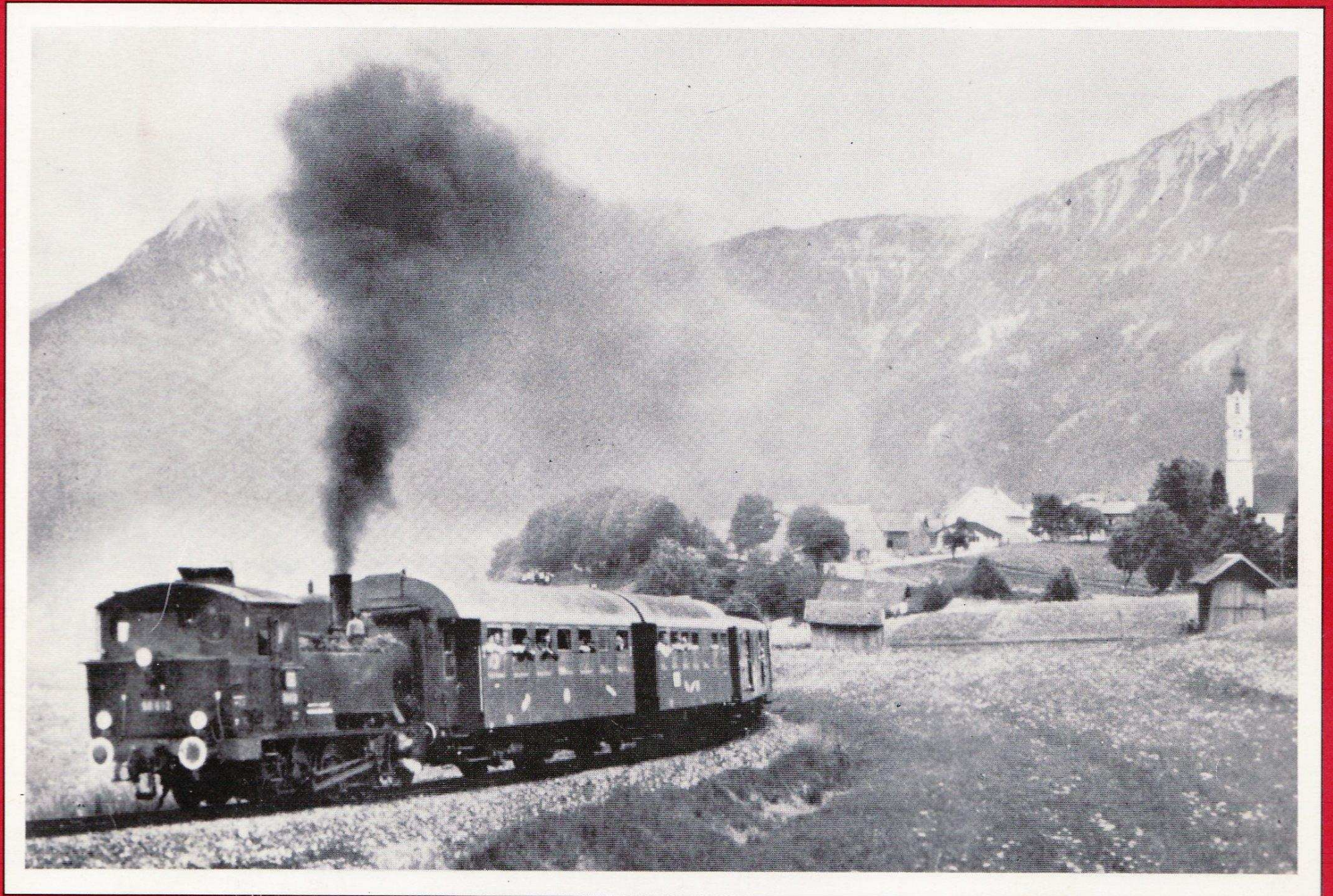


*90 Jahre Lokalbahn Kempten - Pfronten-Ried
und
80 Jahre Pfronten-Ried - Vils - Reutte / Tirol*

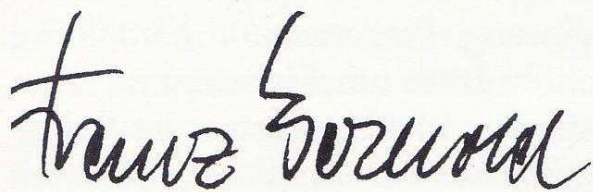


1895 - 1985

Grußwort

Vor neun Jahrzehnten ist in unserer Gemeinde mit der Eröffnung der »Lokalbahn Kempten – Pfronten« ein neues Verkehrsmittel mit den zu dieser Zeit üblichen Beförderungsmitteln, den Kutschen und den Pferdefuhrwerken, in Konkurrenz getreten. So mancher wird damals den Bau der Eisenbahn aufmerksam verfolgt und mit Sorge in eine ungewisse Zukunft geschaut haben. Heute, 90 Jahre danach, wissen wir alle, daß mit der Errichtung der Bahnlinie Kempten – Pfronten die Grundlage für eine bedeutsame Entwicklung in unserem Raum geschaffen wurde. Industrie, Gewerbe und Handel, insbesondere aber auch die Fremdenverkehrswirtschaft haben durch den Bau der Eisenbahn, vor allem in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg, nachhaltige und positive Impulse erfahren. So ist die Bahnlinie Kempten – Pfronten zu einem heute nicht mehr wegzudenkenden Teil unserer infrastrukturellen öffentlichen Einrichtungen geworden. Wir alle hoffen und sind bemüht, daß die Eisenbahnlinie Kempten – Pfronten auch in den nächsten Jahrzehnten Bestand haben wird und wünschen der Deutschen Bundesbahn allzeit »Gute Fahrt!« auf dieser Strecke.

Pfronten, im Mai 1985



Franz Berktold
1. Bürgermeister

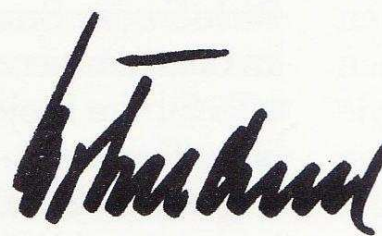
90 Jahre Bahnlinie Kempten (Allgäu) – Pfronten-Ried

Der Bau und die Inbetriebnahme der Bahnlinie vor 90 Jahren war für die Bevölkerung des Pfrontener Tales ein entscheidender Schritt in die Zukunft. Die Eisenbahn stellte insbesondere während der Bauphase zahlreiche Arbeitsplätze zur Verfügung. Mit der Eröffnung der Bahnlinie hatte Pfronten Anschluß an die wirtschaftliche Entwicklung gefunden. Der Warenaustausch mit den Handelspartnern konnte zu wesentlich günstigeren Bedingungen durchgeführt werden. Und dem sogenannten kleinen Mann wurde erstmals das Reisen zu erschwinglichen Preisen ermöglicht: Reisen war kein Privileg mehr.

Ihre Bedeutung für den Personenverkehr hat die Strecke bis auf den heutigen Tag behalten. Zahlreiche Gäste aus dem In- und Ausland, die im Pfrontener Tal Ruhe und Entspannung suchen, entscheiden sich bei ihrer Reise für die Bahn.

Ich wünsche allen Zügen auf der Strecke Kempten (Allgäu) – Pfronten-Ried allzeit eine gute Fahrt.

Kempten, im Mai 1985



Rolf Wöhrmann
Generalvertreter Kempten (Allgäu)
der Bundesbahndirektion München

Entstehung der Lokalbahnen Kempten – Pfronten-Ried

Pfronten-Ried – Vils – Reutte

Am 7. Dezember 1835 fuhr die erste deutsche Lokomotive »Der Adler« von Nürnberg zur nahen Nachbarstadt Fürth. Das Eisenbahnnetz wuchs rasch, und schon sehr bald bestanden verschiedene Verkehrsverbindungen zwischen den größeren Städten des Landes. 1852 erhielt Kempten seinen ersten Bahnanschluß von Kaufbeuren her, und 1853 wurde die Verlängerung über Immenstadt nach Lindau in Betrieb genommen.

Nach längerem Hin und Her war 1863 auch die Bahnstrecke von Ulm nach Kempten fertiggestellt.

Bereits im Jahre 1843 wurde die sogenannte »Fernbahn« in der Öffentlichkeit diskutiert und schon 1858 das erste Projekt ausgearbeitet. Diese Fernbahn sollte von Kempten über Pfronten – Vils – Reutte durch einen Fernpaßtunnel nach Imst führen. Zu dieser Planung legte das Eisenbahnkomitee in Kempten 1867 eine umfangreiche Denkschrift vor, die alle Einzelheiten der Streckenführung, der technischen und betrieblichen Einrichtungen wie auch die Berechnung der Baukosten enthielt. Jahrzehntelanger Streit legte das Projekt lahm.

Mit dieser Bahn wollte man eine wirtschaftlich notwendige Nord-Süd-Verbindung schaffen, die Tirol mit Süd-

und Norddeutschland verbinden sollte. Nach Süden war die Weiterführung der Bahn über den Reschen in Richtung Italien oder nach Innsbruck geplant. Der Tiroler Landtag forderte energisch und einstimmig 1872, 1874 und 1875 die Erbauung dieser Bahn. Doch was nützte es, wenn hier die Dringlichkeit des Projektes erkannt wurde; die Entscheidung lag letztendlich doch in Wien.

1883 gaben die Initiatoren auf bayerischer Seite nach jahrzehntelangem Streit das Projekt wegen Erfolgslosigkeit auf. Andere Bahnlinien erhielten den Vorrang.

Schon 1884 wurde im Magistrat in Kempten die Idee einer Lokalbahn Kempten – Füssen in Erwägung gezogen; doch als Ende 1887 die Erbauung der Lokalbahn Oberdorf – Füssen näherrückte, wurde der Gedanke aufgegeben.

Am 27. Februar 1888 erfolgte die erste Petition der Stadtgemeinde Kempten an die Kammer des Bayerischen Landtags für die Projektierung einer Lokalbahn Kempten – Pfronten. Dieser Antrag wurde am 3. Mai des gleichen Jahres nochmals wiederholt. Am 11. Mai 1888 erhielt die Stadtgemeinde Kempten vom Königlich-Bayerischen Staatsministerium nach Maßgabe der Be-

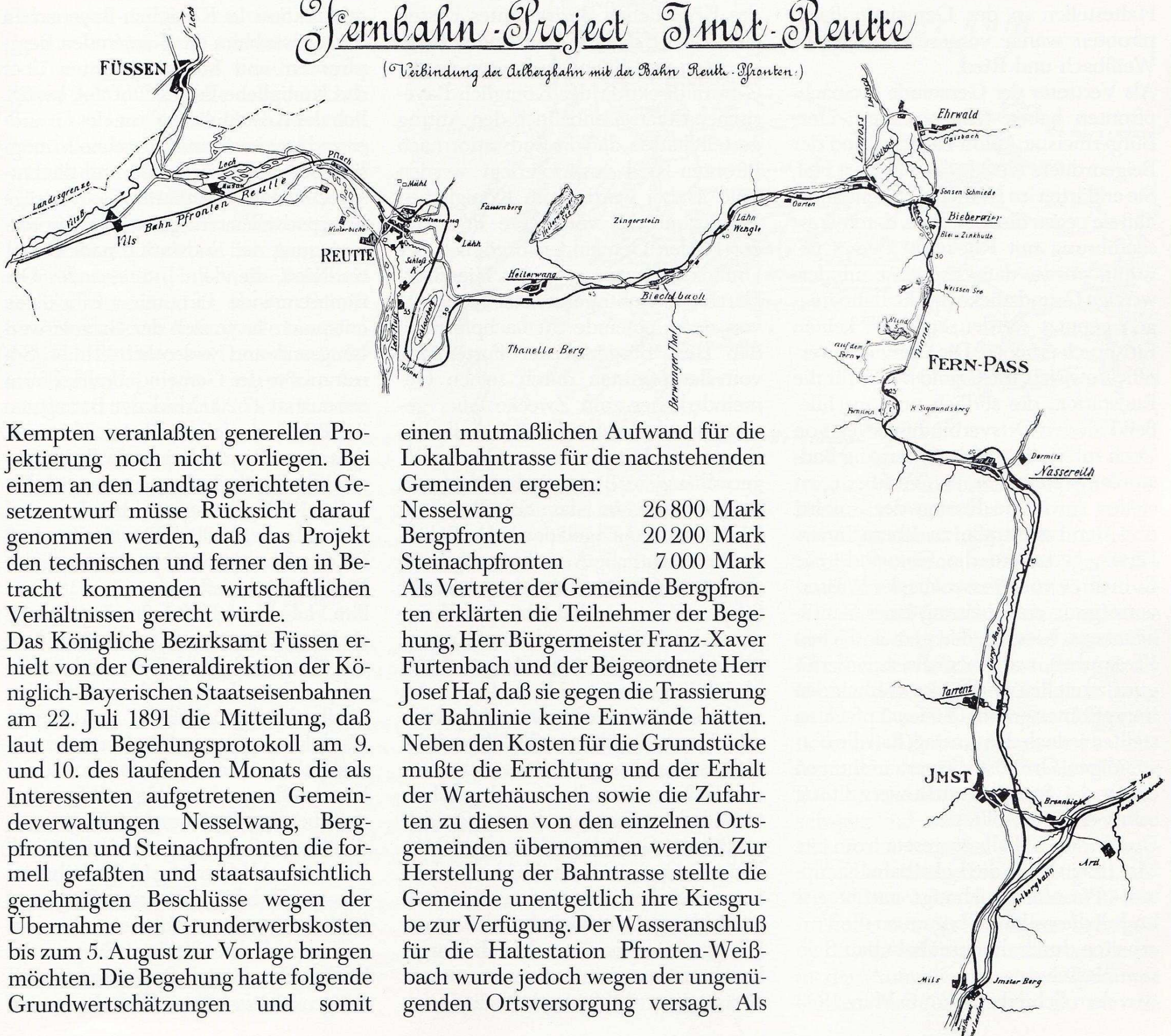
stimmungen der allerhöchsten Verordnung vom 20. Juni 1855 für die Erbauung von Eisenbahnen (Regierungsblatt von 1855) die Bewilligung zur generellen Projektierung einer Lokalbahn von Kempten nach Pfronten auf die Dauer von 6 Monaten. Aufgrund dieser Genehmigung beauftragte die Stadt Kempten auf ihre Kosten die Firma Widmann & Telorac mit der Planung einer Lokalbahn nach Pfronten, die 1889 ihren Abschluß fand.

Am 8. April 1889 teilte Bürgermeister Jakob Reichart der Gemeinde Steinachpfronten dem Magistrat der Stadt Kempten mit, daß dessen Gesuch auf die freie Abtretung der Grundflächen zum Bau einer Lokaleisenbahn Kempten – Pfronten laut Gemeindeverwaltungsbeschluß vom 31. März abschlägig behandelt worden war.

Aus einem Schreiben des Königlich-Bayerischen Staatsministeriums an die Generaldirektion der Staatseisenbahnen vom 7. November 1889 geht hervor, daß der im Antrag der Gemeinden Nesselwang, Pfronten und Mittelberg gestellten Bitte um Einbringung eines Gesetzentwurfes zugunsten des Lokalbahnprojektes Kempten – Pfronten nicht entsprochen werden könne. Das Ministerium teilte weiter mit, daß die Ergebnisse der von der Stadtgemeinde

Fernbahn-Projekt Imst-Reutte

(Verbindung der Aulbergbahn mit der Bahn Reutte-Pronten.)



Kempten veranlaßten generellen Projektierung noch nicht vorliegen. Bei einem an den Landtag gerichteten Gesetzentwurf müsse Rücksicht darauf genommen werden, daß das Projekt den technischen und ferner den in Betracht kommenden wirtschaftlichen Verhältnissen gerecht würde.

Das Königliche Bezirksamt Füssen erhielt von der Generaldirektion der Königlich-Bayerischen Staatseisenbahnen am 22. Juli 1891 die Mitteilung, daß laut dem Begehungsprotokoll am 9. und 10. des laufenden Monats die als Interessenten aufgetretenen Gemeindeverwaltungen Nesselwang, Bergpfronten und Steinachpfronten die formell gefaßten und staatsaufsichtlich genehmigten Beschlüsse wegen der Übernahme der Grunderwerbskosten bis zum 5. August zur Vorlage bringen möchten. Die Begehung hatte folgende Grundwertschätzungen und somit

einen mutmaßlichen Aufwand für die Lokalbahntrasse für die nachstehenden Gemeinden ergeben:

Nesselwang	26 800 Mark
Bergpfronten	20 200 Mark
Steinachpfronten	7 000 Mark

Als Vertreter der Gemeinde Bergpfronten erklärten die Teilnehmer der Begehung, Herr Bürgermeister Franz-Xaver Furtenbach und der Beigeordnete Herr Josef Haf, daß sie gegen die Trassierung der Bahnlinie keine Einwände hätten. Neben den Kosten für die Grundstücke mußte die Errichtung und der Erhalt der Wartehäuschen sowie die Zufahrten zu diesen von den einzelnen Ortsgemeinden übernommen werden. Zur Herstellung der Bahntrasse stellte die Gemeinde unentgeltlich ihre Kiesgrube zur Verfügung. Der Wasseranschluß für die Haltestation Pfronten-Weißbach wurde jedoch wegen der ungenügenden Ortsversorgung versagt. Als

Haltestellen in der Gemeinde Bergpfronten waren vorgesehen: Kappel, Weißbach und Ried.

Als Vertreter der Gemeinde Steinachpfronten haben teilgenommen: Herr Bürgermeister Jakob Reichart und der Beigeordnete Herr Johann Baptist Haf. Sie erklärten im Namen der Gemeinde, daß sie gegen die Bahnlinie, deren Trassenführung mit Rücksicht darauf gewählt wurde, daß möglichst minderwertige Grundstücke für die Bahnanlagen genutzt werden konnten, keinen Einspruch erheben. Die Gemeinde verpflichtete sich, die Grundstücke für die Endstation, die südlich und anschließend an den Orts Verbindungsweg von Ösch zur Stoffmühle (Übergang Badstraße) geplant war, zur Verfügung zu stellen sowie die Kosten der Zufahrt und der Ladestraße zu übernehmen. Ferner gestattete die Gemeinde die Entnahme von Wasser aus der Wasserversorgung zur Speisung eines Ventilbrunnens. Kies aus den gemeindlichen Kiesgruben war ebenfalls zur Verfügung zu stellen. Die beiden Gemeinden Bergpfronten und Steinachpfronten stellten jedoch den Antrag, daß die notwendigen Grundstücksverhandlungen durch die Staatseisenbahnverwaltung selbst erfolgen sollten.

Durch das Lokalbahngesetz vom 26. Mai 1892 wurde die Lokalbahn Kempten – Pfronten genehmigt, und bereits im Juli dieses Jahres begannen die Vorarbeiten durch die Eisenbahnbau-Sektion Nesselwang.

Aus dem Schreiben vom 6. März 1893

des Königlichen Bezirksamtes Füssen geht hervor, daß die Gemeinden Bergpfronten und Steinachpfronten an die Generaldirektion der Königlich-Bayerischen Staatseisenbahnen den Antrag gestellt hatten, daß die Endstation nach Pfronten-Ried zurückverlegt werden solle. Dabei wurde vom Königlichen Bezirksamt das vorgelegte Protokoll der beiden Gemeinden bezüglich der Unterschriften angezweifelt. Hierzu erklärte Herr Bürgermeister Reichart von der Gemeinde Steinachpfronten, daß Herr Bürgermeister Furtenbach von Bergpfronten durch seinen Gemeindediener zum Zwecke einer gemeinsamen Beratung der Lokalbahn-Fragen die Mitglieder der Gemeindeverwaltungen Steinachpfronten und Bergpfronten in das Schulhaus in Pfronten-Ried eingeladen habe. Es hatten sich sämtliche Ausschußmitglieder der beiden Gemeinden eingefunden. Er führte weiter aus, daß lebhaft und eingehend debattiert wurde.

Nach langem Hin- und Hergerede las Herr Bürgermeister Furtenbach das vorbereitete Gesuch vor und forderte zum Unterschreiben auf. Während des Unterschreibens soll statt des Streusandes die Tinte über das Gesuch geschüttet worden sein. Aus diesem Grunde mußte das Gesuch nochmals geschrieben werden. Inwieweit die Unterschriften zustande gekommen seien, könne er nicht sagen, da man ihm das neuerlich geschriebene Gesuch nicht vorgelegt hätte.

Am 20. Januar 1894 forderte die Gene-

raldirektion der Königlich-Bayerischen Staatseisenbahn die Gemeinden Bergpfronten und Steinachpfronten über das Königliche Bezirksamt auf, bezüglich der Kostenübernahme des Grunderwerbungs aufwandes schnellstmöglich Beschlüsse zu fassen und die entsprechenden vereinbarten Geldbeträge bereitzustellen. Aufgrund der Zurückverlegung der Endstation nach Pfronten-Ried, die dem Interesse der Gesamtgemeinde Pfronten am meisten entsprach, hatte sich der Grunderwerbungs aufwand wesentlich erhöht. Somit mußte der Gemeindebezirk Pfronten anstatt 27 200 Mark den Betrag von 34 000 Mark sicherstellen.

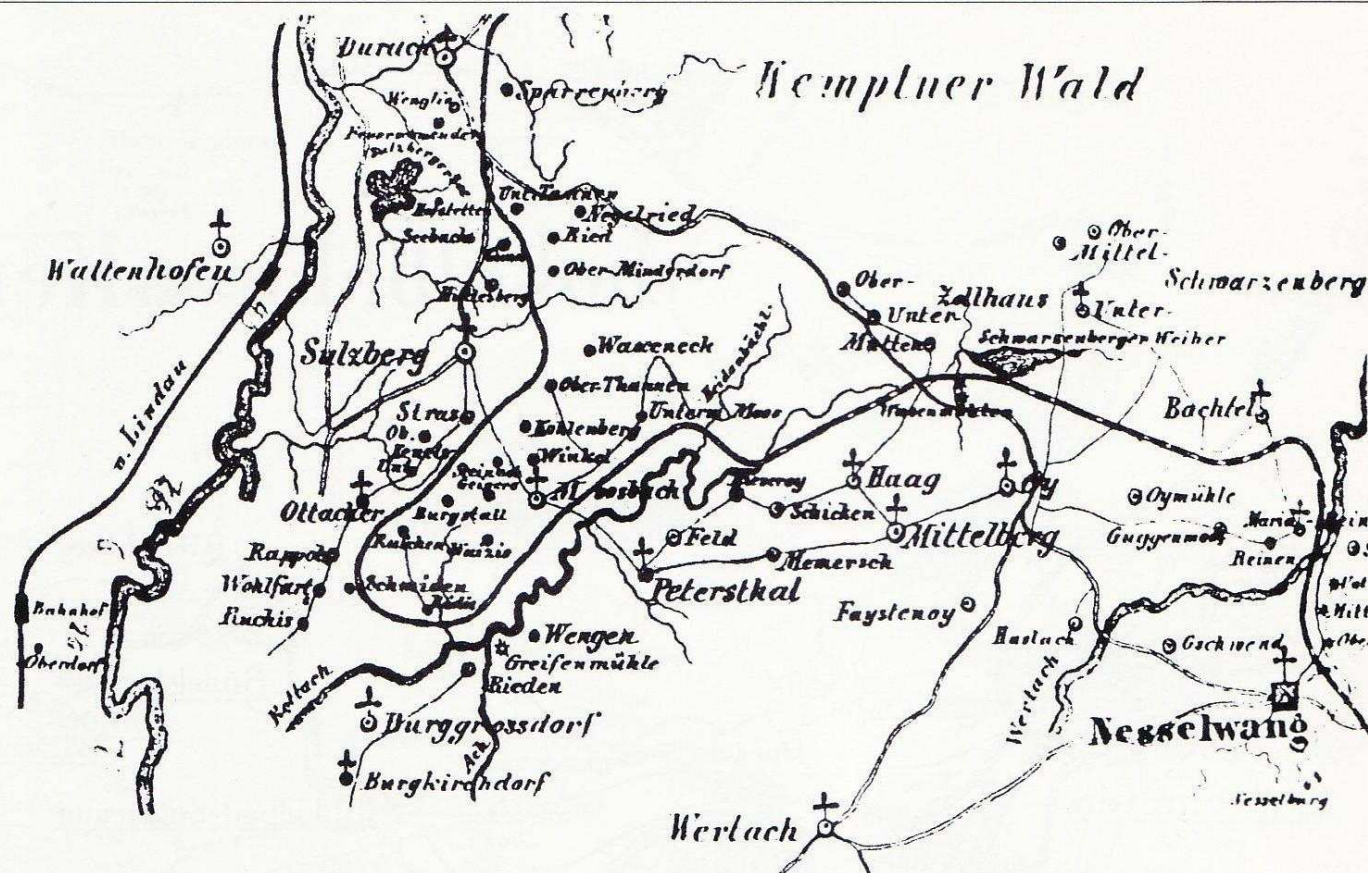
Aus dem Gemeindeprotokoll der Gemeinde Steinachpfronten vom 13. Februar 1894 geht hervor, daß diese den Betrag von 10 000 Mark als Zuschuß für den Grunderwerb an die Gemeinde Bergpfronten aufbrachte.

Am 14. Februar 1894 faßte die Gemeinde Bergpfronten den Beschluß, daß sie mit dem Zuschuß der Gemeinde Steinachpfronten einverstanden sei und den Gesamtbetrag in Höhe von 34 000 Mark für die Generaldirektion der Königlich-Bayerischen Staatseisenbahnen bereitstellen werde. Wegen einer entsprechenden Darlehensaufnahme wurde sofort mit den verschiedenen Geldinstituten Verbindung aufgenommen. Die anfallenden Zins- und Tilgungsleistungen sollten über eine Sonderumlage von den einzelnen Bürgern der beiden Gemeinden finanziert werden. Aufgrund dieser Beschlüsse der beiden

Gemeinden wurden nunmehr endgültig am 28. Mai 1894 nachmittags um 2 Uhr im Haffschen Gasthause zu Pfronten-Weißbach die erforderlichen Grundstücke verbrieft. Noch bevor mit dem Bau begonnen werden konnte, verbreiteten Anfang der 90er Jahre die Gemeinden Petersthal, Vorderburg, Moosbach, Ottacker und Sulzberg eine Protestschrift, in der sie ihre Argumente für einen Anschluß an die Bahnlinie ausführlich darlegten. In der Schrift hieß es, daß am Anfang alle Gemeinden von Pfronten bis Durach mit der im Fernbahnprojekt eingezeichneten westlichen Ausbiegung einverstanden waren. Man berief sich darauf, daß immerhin 5 Gemeinden mehr versorgt werden könnten, daß die längere Strecke nur 6 km betrage, nur $\frac{1}{6}$ Mehrkosten (rund 400 000 Mark) erfordere, dafür aber um die Hälfte mehr Menschen bedient würden. Diese anfängliche Einigkeit löste sich jedoch ganz still und geräuschlos auf. Die Parole »Direkt über Bodelsberg« wurde in den südöstlichen Gemeinden Pfronten, Nesselwang, Wertach und Mittelberg nicht ungerne gehört.

Warum sollten sie sich auch dagegen wehren? Ein kürzerer Weg und ein um zwanzig Pfennige billigeres Fahrbi­llett konnte ihnen ja nur recht sein. Durch königlichen Machtspruch erhielt die kürzere Strecke über Bodelsberg den Vorzug.

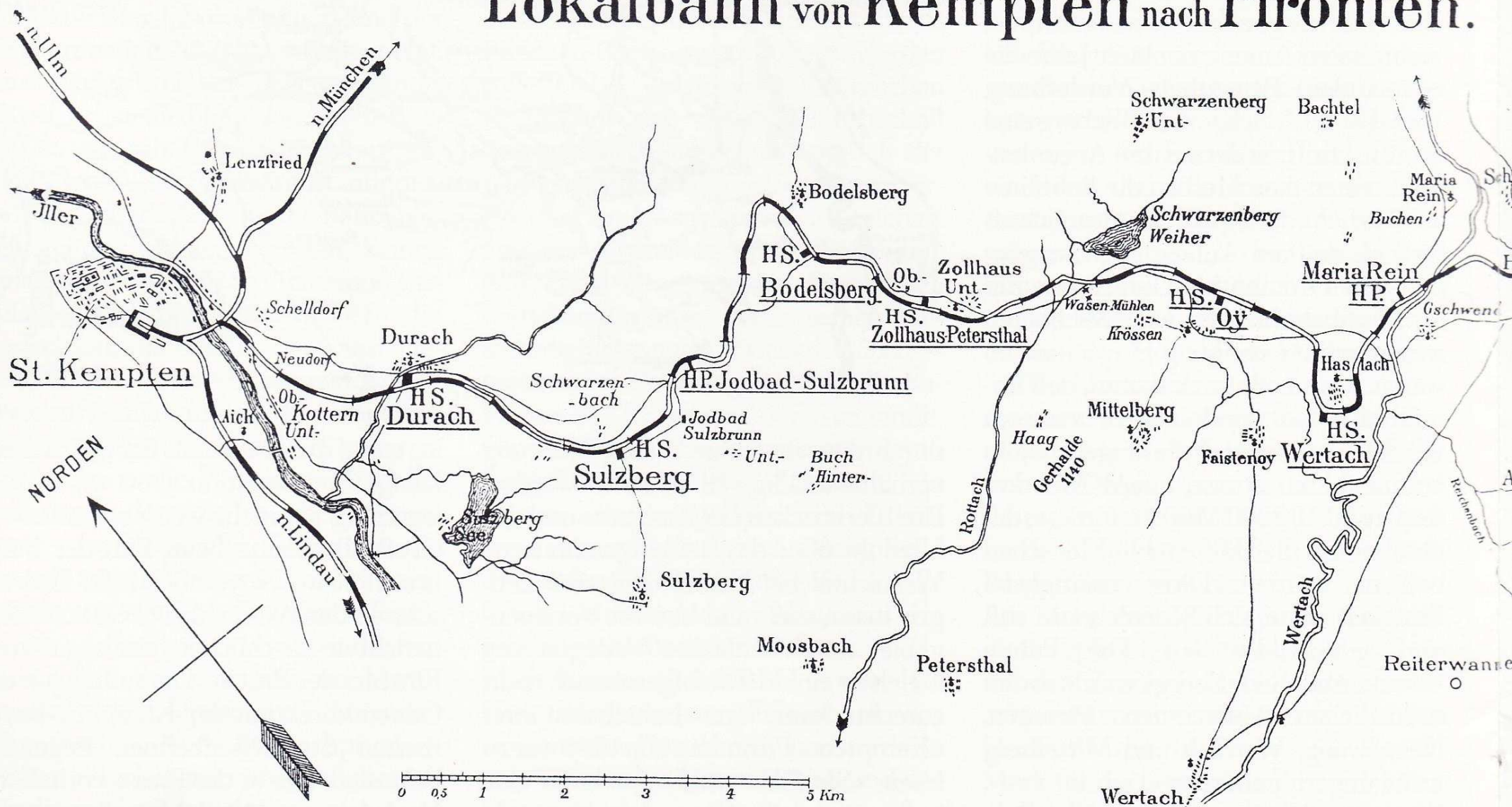
Bereits im März 1894 wurde mit dem Eisenbahnbau an der Wertachbrücke begonnen. Für die Lokalbahn mußte



durch die schwierige Streckenführung verhältnismäßig viel investiert werden. Die Illerbrücken bei Kempten und das Viadukt über das tief eingeschnittene Wertachtal bei Nesselwang sind Zeugen dafür, daß man hier im Voralpengebiet durch einfaches Verlegen von Geleisen einem Tal folgend noch nicht zurecht kam. Im Lokalbahnführer »Kempten – Pfronten« von 1896 war zu lesen: »Sie führt nicht nur durch eine äußerst reizvolle Gegend und ist nicht nur die höchste deutsche Adhäsionsbahn, sondern sie ist auch bezüglich ihrer ganzen Anlage stellenweise so kühn wie eine wirkliche Gebirgsbahn. Um dies voll und ganz einzusehen, muß man wissen, daß sie von den 30 Kilometern ihrer Gesamtlänge nur 12,6 Kilometer unter der höchsten überhaupt zulässigen Steigung (25 ‰) zurück-

legt, und daß mehrmals der kleinste zulässige Kurvenradius (180 m) in Anwendung gebracht werden mußte.« Große Probleme beim Bau der Bahn brachten im November 1895 Erdbeben an der Wertachbrücke. Die Presse berichtete fälschlicherweise sogar vom Einsturz der Brücke. Daraufhin gab die Generaldirektion der Königlich-Bayerischen Staatseisenbahnen folgendes bekannt: »Die in der Presse enthaltene Nachricht vom 12. d. Mts., als wäre die Bahnbrücke über die Wertach bei Nesselwang auf der nahezu vollendeten Lokalbahn Kempten – Pfronten eingestürzt, ist dahingehend richtig zu stellen, daß, nachdem die genannte 27 Meter hohe, aus vier Gewölben bestehende Brücke auf Felsen fundiert und auch in der Aufmauerung in vollkommen solider Weise hergestellt ist, nur die

Lokalbahn von Kempten nach Pfronten.

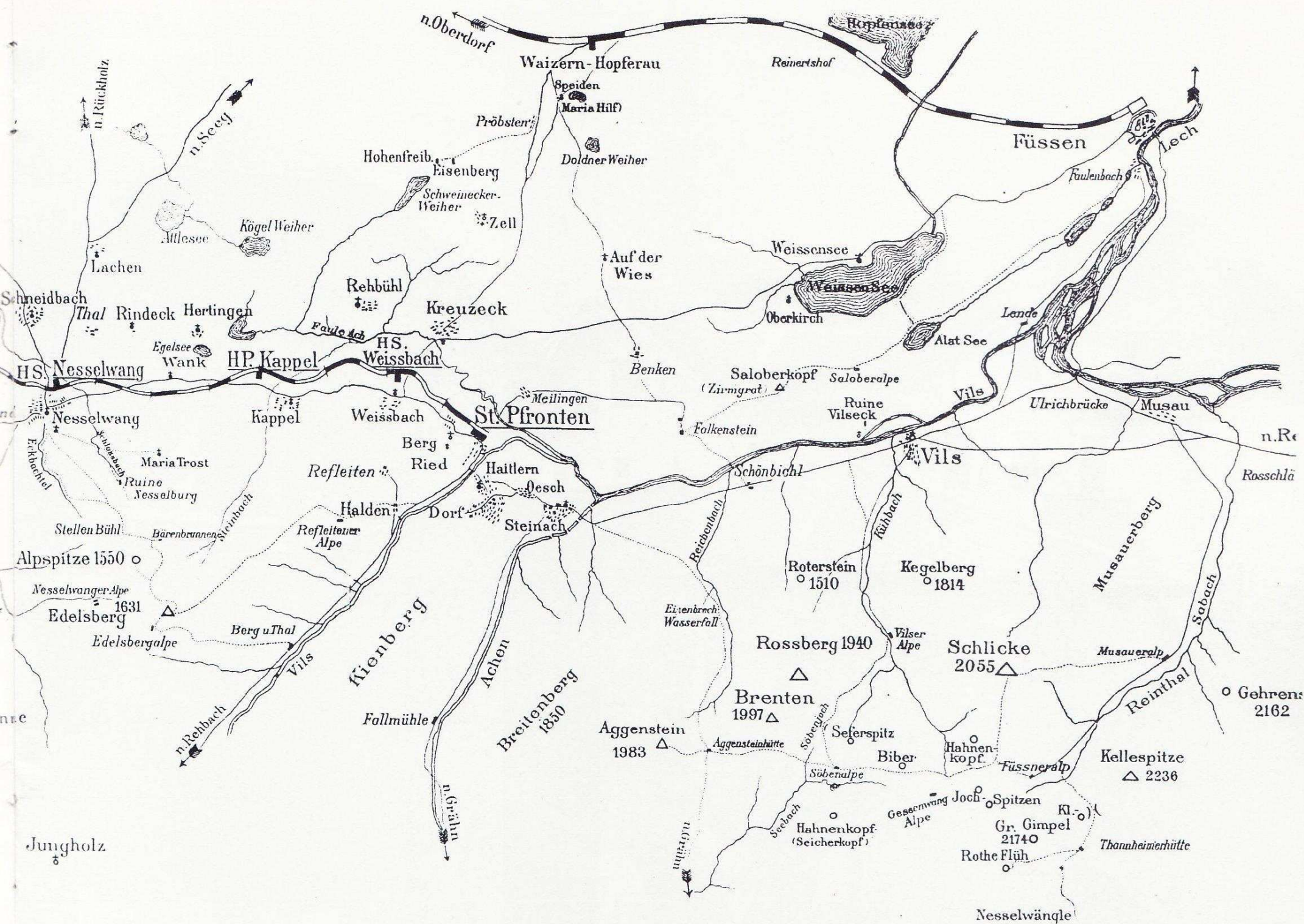


gez. v. Georg Roggenhofer.

Erdanschüttung vor der Brücke, welche übrigens schon vor längerer Zeit auf 15 Meter abgerutscht ist, gemeint sein kann. Diese Stelle wurde provisorisch mit Holz überbrückt und bei der

am 4. d. Mts. stattgehabten Probefahrt anstandslos befahren. Wenn nun gleichwohl über dieses Holzgerüst die Materialzüge z. Zt. nicht mehr verkehren und die Bahneröffnung um ein paar

Wochen verschoben wird, so geschieht dies nur deshalb, um unter diesem provisorischen Gerüste mit den Arbeiten für die Beseitigung des Hindernisses nicht allzusehr gehindert zu sein.«



Am 26. November 1895 wurde in den Tagesnachrichten die nunmehr endgültige Inbetriebnahme der Lokalbahn Kempten – Pfronten bekanntgegeben. Die feierliche Eröffnung war auf den

30. November, die Übergabe für den allgemeinen Verkehr auf den 1. Dezember 1895 festgelegt. Die Königliche Generaldirektion der Verkehrsanstalten hatte, der Bitte des Stadtmagistrats

Kempten entsprechend, für die feierliche Eröffnung einen Freifahrts-Sonderzug für die geladenen Gäste zur Verfügung gestellt. Die erste Fahrt ging von Kempten nach Pfronten.





Fahrtzeiten waren:

Zug I

Kempten ab 8.00 Uhr vormittags
Pfronten an 10.00 Uhr vormittags

Zug II

Pfronten ab 12.00 Uhr mittags
Kempten an 2.00 Uhr nachmittags

Zug III

Kempten ab 4.30 Uhr nachmittags
Pfronten an 6.30 Uhr nachmittags

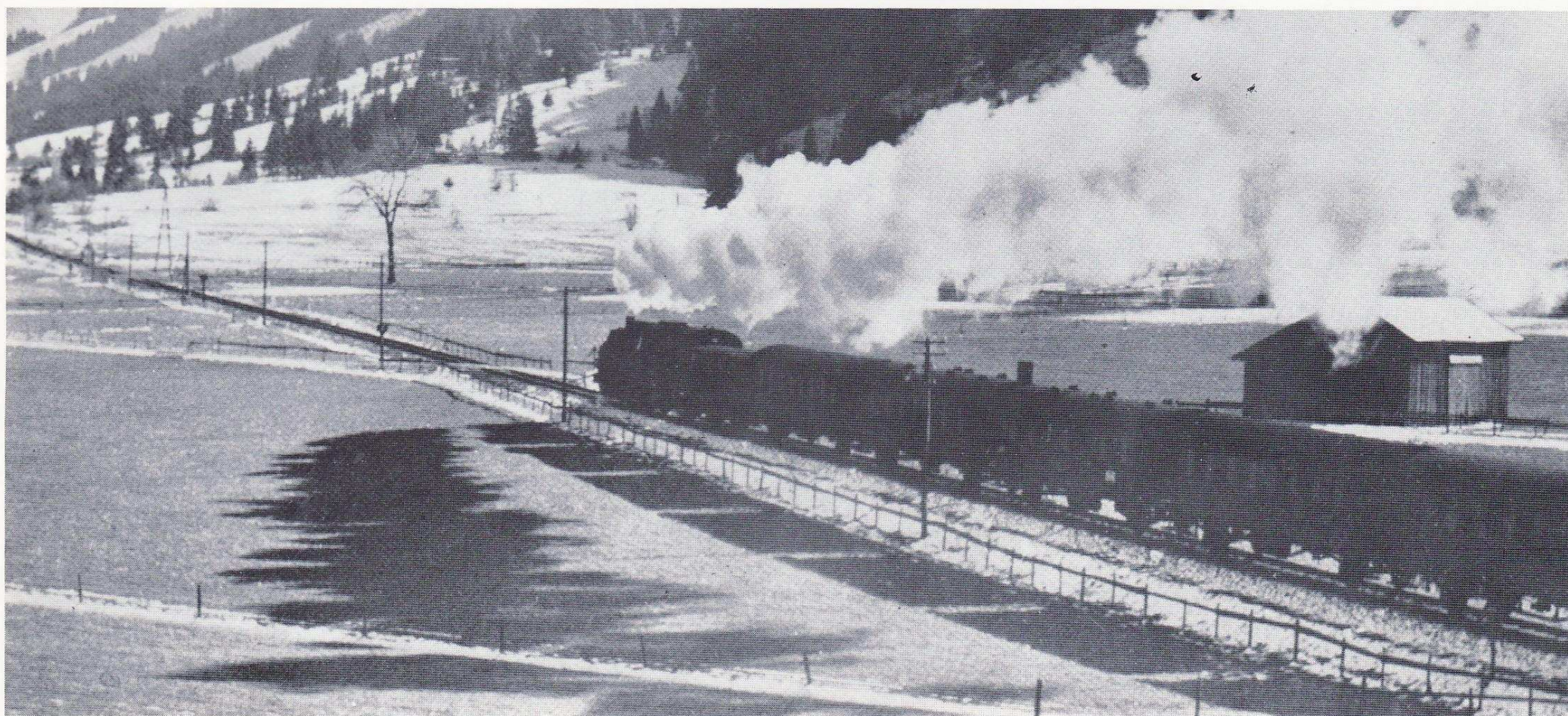
Die Sonderzüge hielten in Zollhaus-
Petersthal und Nesselwang je 3 Minu-
ten, an den übrigen Zwischenverkehrs-
stellen je 1 Minute an.

Fahrplan für die neue Bahnstrecke Kempten-Pfronten.

(Giltig vom Tage der Eröffnung.)

Von Kempten nach Pfronten.				Von Pfronten nach Kempten.			
Kempten	8.33	2.00	7.33	Pfronten	6.00	11.00	5.00
Durach	8.43	2.10	7.43	Weisbach	6.07	11.07	5.07
Sulzberg	8.57	2.24	7.57	* Kappel	6.15	11.15	5.15
* Sulzbrunn	9.04	2.31	8.04	Nesselwang	6.28	11.28	5.28
Bodelsberg	9.18	2.45	8.18	* Maria-Rain	6.37	11.37	5.37
Zollhaus	9.28	2.55	8.28	Wertach	6.43	11.43	5.43
Dy	9.42	3.09	8.42	Dy	6.51	11.51	5.51
Wertach	9.49	3.16	8.49	Zollhaus	7.07	12.07	6.07
* Maria-Rain	9.55	3.22	8.55	Bodelsberg	7.14	12.14	6.14
Nesselwang	10.06	3.33	9.06	* Sulzbrunn	7.26	12.26	6.26
* Kappel	10.16	3.43	9.16	Sulzberg	7.33	12.33	6.33
Weisbach	10.24	3.51	9.24	Durach	7.44	12.44	6.44
Pfronten	10.29	3.56	9.29	Kempten	7.53	12.53	6.53

An den mit * bezeichneten Haltestellen halten die Züge nur nach Bedarf.



In Pfronten wurden alle Vorbereitungen zum feierlichen Empfang des Festzuges getroffen; auch an die Bewirtung der Festgäste hat man gedacht.

Über die feierliche Eröffnung erschien am 3. Dezember 1895 in den Tagesnachrichten ein umfassender Bericht, der nachstehend im Original wiedergegeben ist.

Tagesnachrichten.

Füssen, 2. Dezember. In feierlicher Weise vollzog sich am Samstag den 30. November der langersehnte Eröffnungsakt der Bahnlinie Kempten-Pfronten. Selbstverständlich prangte bei diesem Anlasse die Endstation Pfronten in festlichem Gewande und war hierbei besondere Sorgfalt der Anfahrt am Bahnhofe zgedacht, woselbst sich vor Ankunft des ersten Zuges Herr k. Bezirksamtman Braun von Füssen, die Herren k. Beamten, Gemeindevverwaltungen etc. von Pfronten, aus unserm Nachbarlande Tirol als Mitglieder des Fernbahn-Comité's die Herren Direktor Schöner und Bürgermeister Bauer von Reutte, sowie als Repräsentanten genannter Markt-gemeinde die Herren Altbürgermeister Fiegenschuh und Gasthofbesitzer Ruepp eingefunden hatten. Zur festgesetzten Zeit, vormittags 10 Uhr, lief der mit Guirlanden, Kränzen und Fähnchen reich gezierte Zug ein unter den Klängen der zur

Fahrt beigezogenen Jägerkapelle, begrüßt von Böllersalven und enthusiastischen Zurufen der harrenden Menge. Nach einem von Sängern Pfrontens hübsch vorgetragenen Willkommliede ging der frohbewegte Zug unter flottem Marsche zum geplanten Frühschoppen nach dem Stegmüller'schen Gasthause, dessen gesammte Räumlichkeiten die überaus große Zahl der Festtheilnehmer kaum zu fassen vermochten. Die getroffenen Vorbereitungen in Küche und Keller zeigten sich dem Ansturme gewachsen, so daß alsbald gemüthliche Unterhaltung in Fluß kam und die nöthige Ruhe herrschte, als sich Herr k. Bezirksamtman Braun erhob, um in bekannt gewandter Weise im Namen der an dieser Lokalbahn interessierten Gemeinden seines Bezirkes den Gefühlen der Freude über die Anwesenheit der Herren Vertreter der k. Regierung und Generaldirektion Ausdruck zu geben und in gewählten Worten die hohen Gäste zu begrüßen. Herr Bezirksamtman verband hiemit den Wunsch, daß die neueröffnete Bahnlinie großen Fremdenzuwachs in der schönen Umgebung des schmucken Marktes Nesselwang und dem herrlichen Pfrontener Thal zur Folge haben möge. In gediegenen Worten erwiderte Herr Bürgermeister Horchler, Kempten, die so herzliche Begrüßung und dankte allen maßgebenden Faktoren, die sich an dem Zustandekommen des Unternehmens Verdienste erwarben. Mit köstlichem Humor erörterte Hr. Bürgermeister Horchler die Entstehungsgeschichte dieser Bahn. Gleich den beiden Reden wurde der Inhalt eines Telegrammes der Herren Vertreter des Allgäus im bayerischen Landtag mit größtem Beifall aufgenommen. Hübsche Musik- und Gesangsvorträge der Jäger-Musik und Pfrontener Alpenjänger würzten die noch übrige Zeit bis zur Rückfahrt nach Kempten, welche mittags 12 Uhr erfolgte. Auf allen Stationen und Haltestellen ertönten Böllersalven und Freudenkundgebungen, die selbst durch den ab und zu sich eingestellten ergiebigen Regen nicht gestört werden konnten. Großartigen Festschmuck trug der Bahnhof Kempten, dessen Perron bei Einfahrt des Zuges dicht belagert war. Während des im dortigen prächtig und sinnig dekorierten Kolosseums-ssaaleveranstalteten Festmahles wechselten Ansprachen und Toaste mit dem flotten Spiele der Jäger, die unermülich in Durchführung des hierfür festgesetzten feinen Programmes für Streich- und Blechmusik. Nur allzu rasch kam die Mahnung zum Verlassen der gastlichen Stadt. Abends 1/25 Uhr ging es zurück nach Pfronten. In angenehmer Erinnerung werden alle Theilnehmer die Eröffnungsfeier der Lokalbahn Kempten-Pfronten, mit welcher unser schönes Allgäu wiederum eine Bereicherung seiner Verkehrsverhältnisse erfahren hat, behalten.



N^o *10*

Nicht übertragbar!

Herrn H. Leitz-Humbmann Braun
Füssen

ist auf Grund dieser Karte berechtigt, an den aus Anlass der
Eröffnung der Localbahn Kempten-Pfronten
stattfindenden

Feierlichkeiten

theilzunehmen und die am Festtage auf der Lokalbahnstrecke ver-
kehrenden

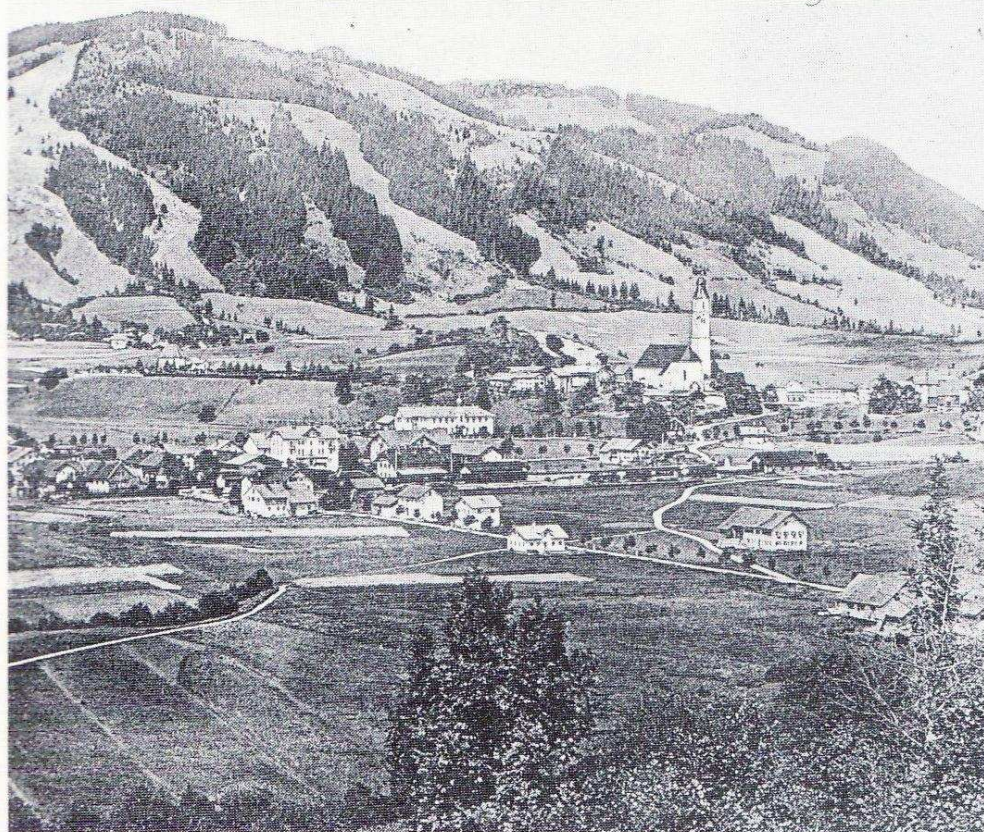
Freifahrtszüge

zu benutzen.

Stadtmagistrat Kempten.



Pfronten-Ried und Heitlern m. d. Edelsberg



Program

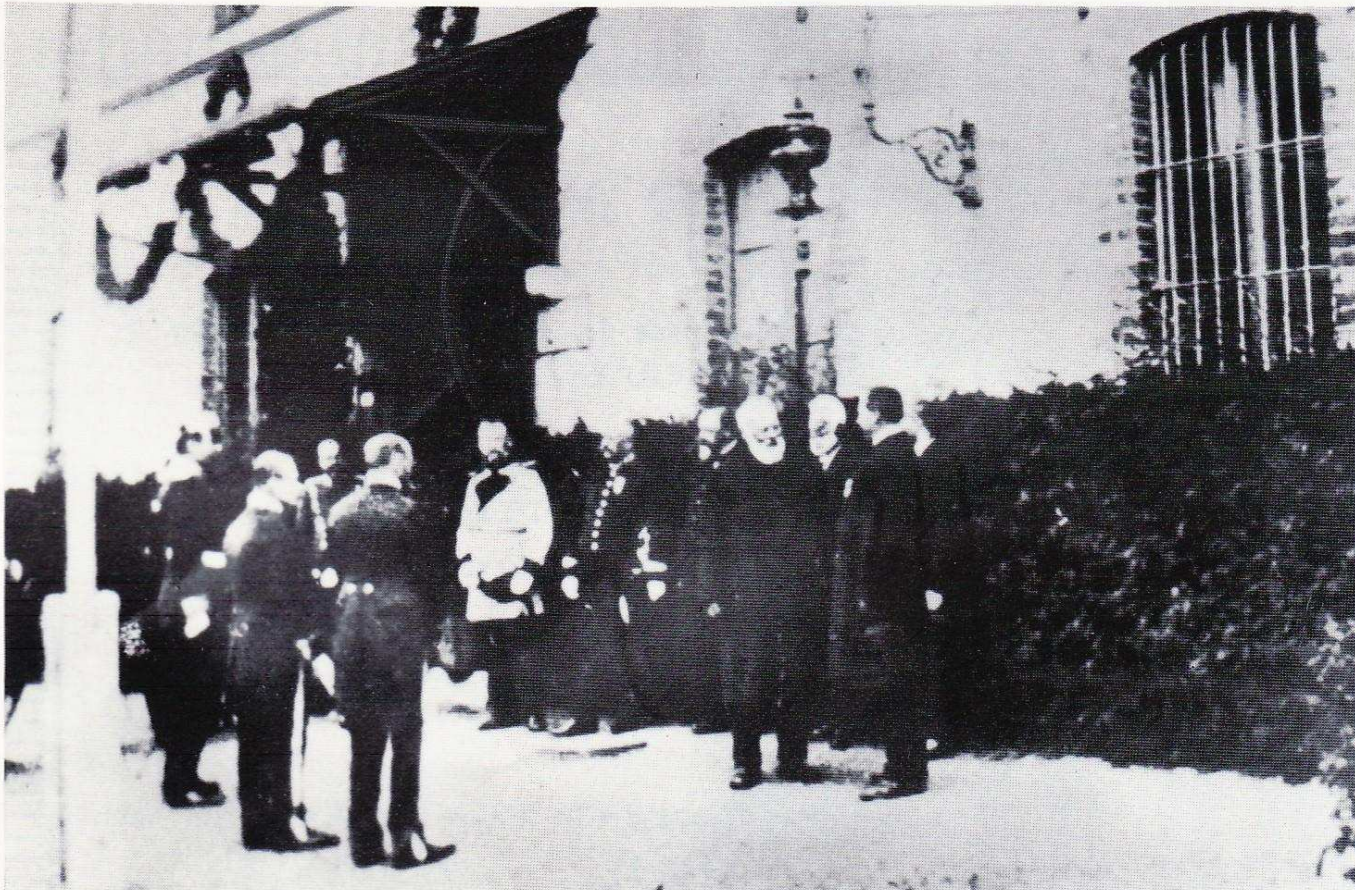
für

die aus Anlass der Eröffnung der Localbahn
KEMPTEN-PFRONTEN

am

30. November 1895
stattfindenden Veranstaltungen.

1. Morgens Punkt 8 Uhr Fahrt von Kempten nach Pfronten.
2. Ankunft in Pfronten um 10 Uhr.; Festlicher Frühschoppen im Stegmüllerschen Gasthause.
3. Mittags 12 Uhr Rückfahrt nach Kempten.
4. Ankunft in Kempten um 2 Uhr. Um 2¹/₄ Uhr Festmahl für die besonders gebetenen Ehrengäste der Stadt im Colosseumssaale.
Ebendasselbst und zu gleicher Zeit allgemeines Mittagmahl für alle Festgäste, welche sich betheiligen wollen. (Das trockene Couvert 2 Mk.).
5. Abends 8 Uhr Bankett im Colosseumssaale.

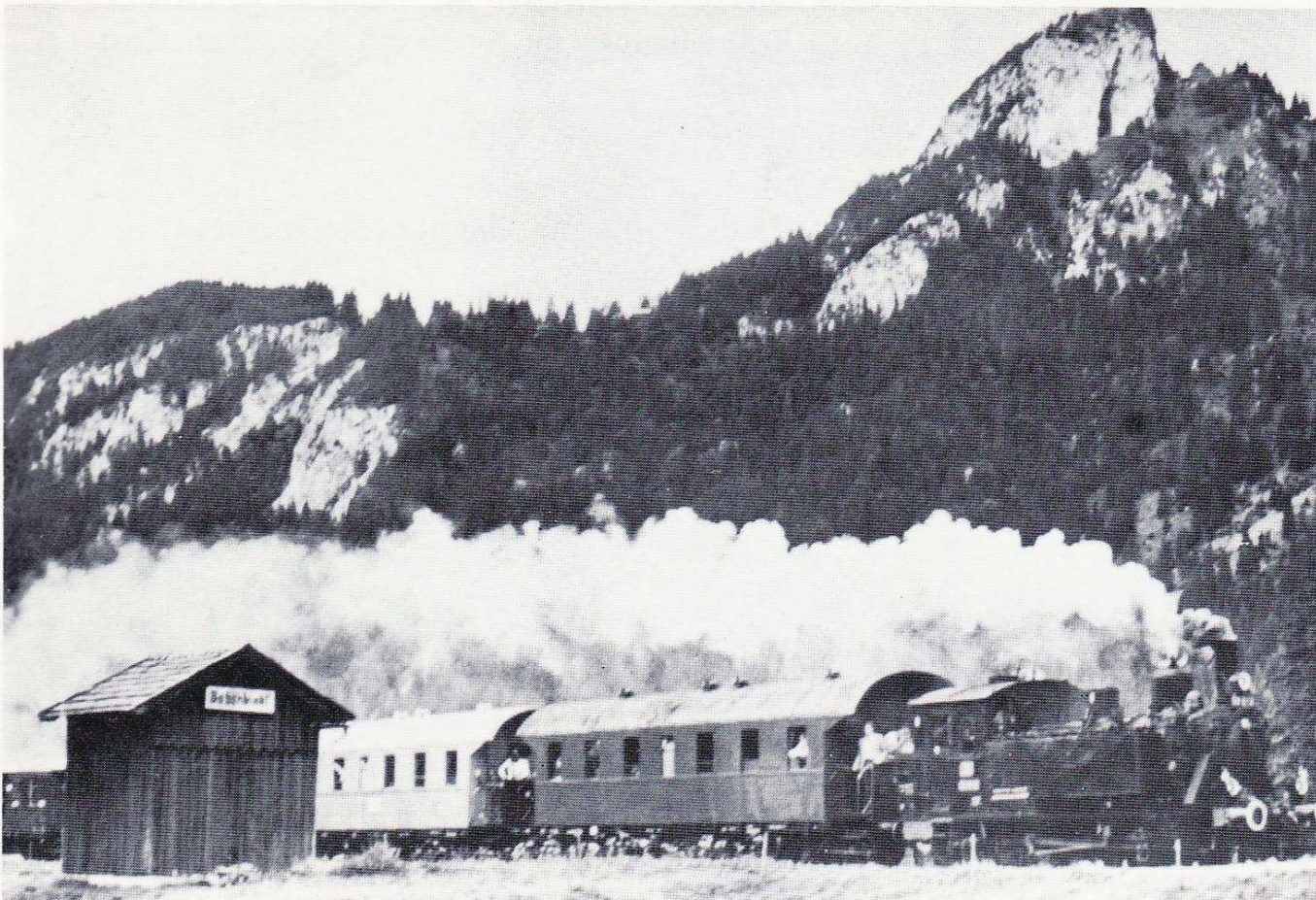


Schon sehr bald nach der Inbetriebnahme stellte sich heraus, daß sich die Investitionen gelohnt hatten. Bereits in den ersten Jahren wurden Überschüsse erzielt. Von welcher Bedeutung die Bahn für die Geschäftswelt war, zeigte sehr bald die stattliche Anzahl von Personen- und Güterbeförderungen. Einige Zahlen aus den ersten Betriebsjahren zeigen das Ergebnis deutlich:

Es wurden befördert:

Jahr	Personen	Güter	Überschuß
1895*	15 000	1,6 t	4 500 M
1896	223 000	30 000 t	92 700 M
1897	221 000	33 700 t	84 800 M
1898	230 000	43 600 t	72 200 M
1899	213 100	44 600 t	76 500 M

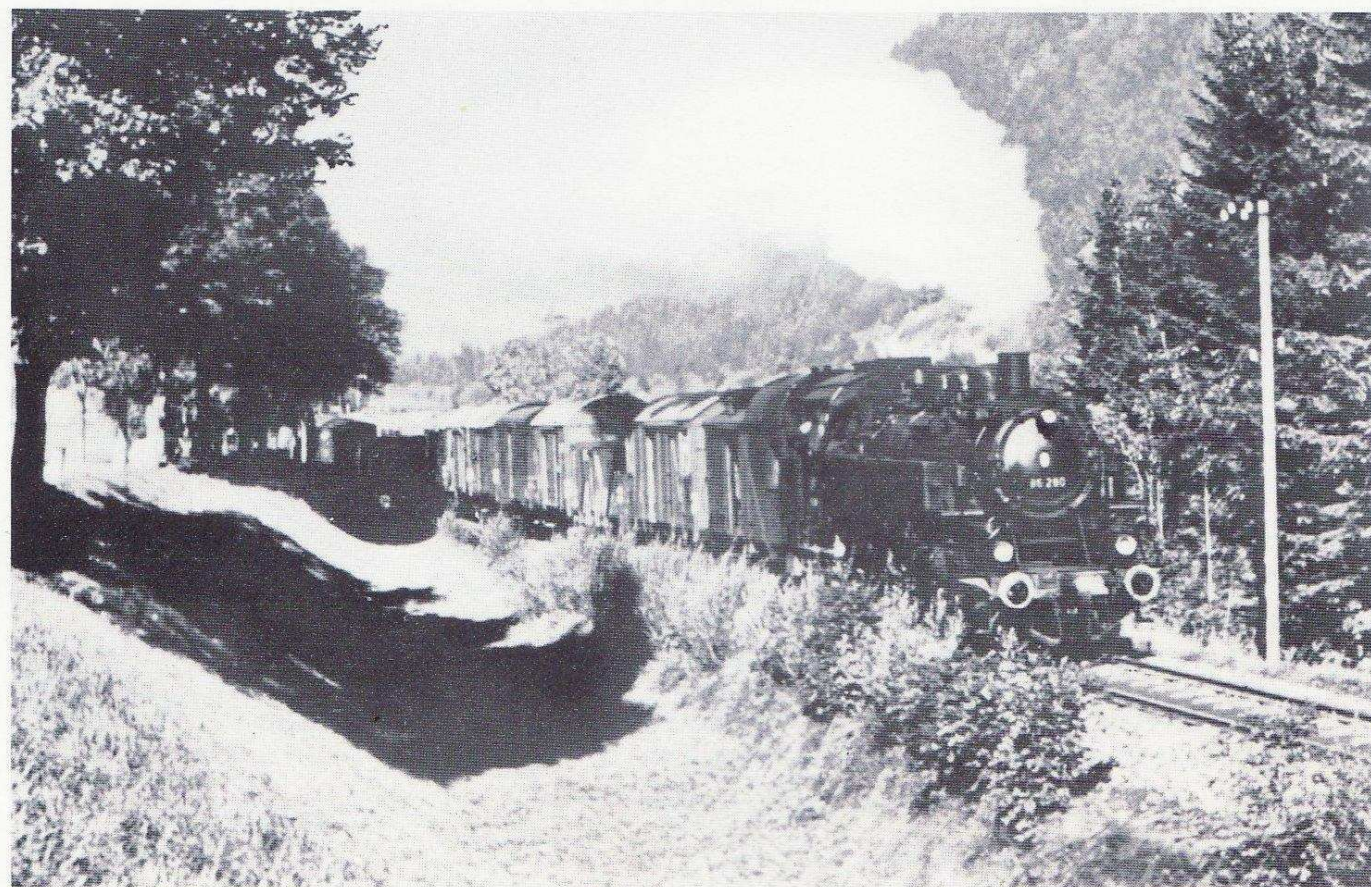
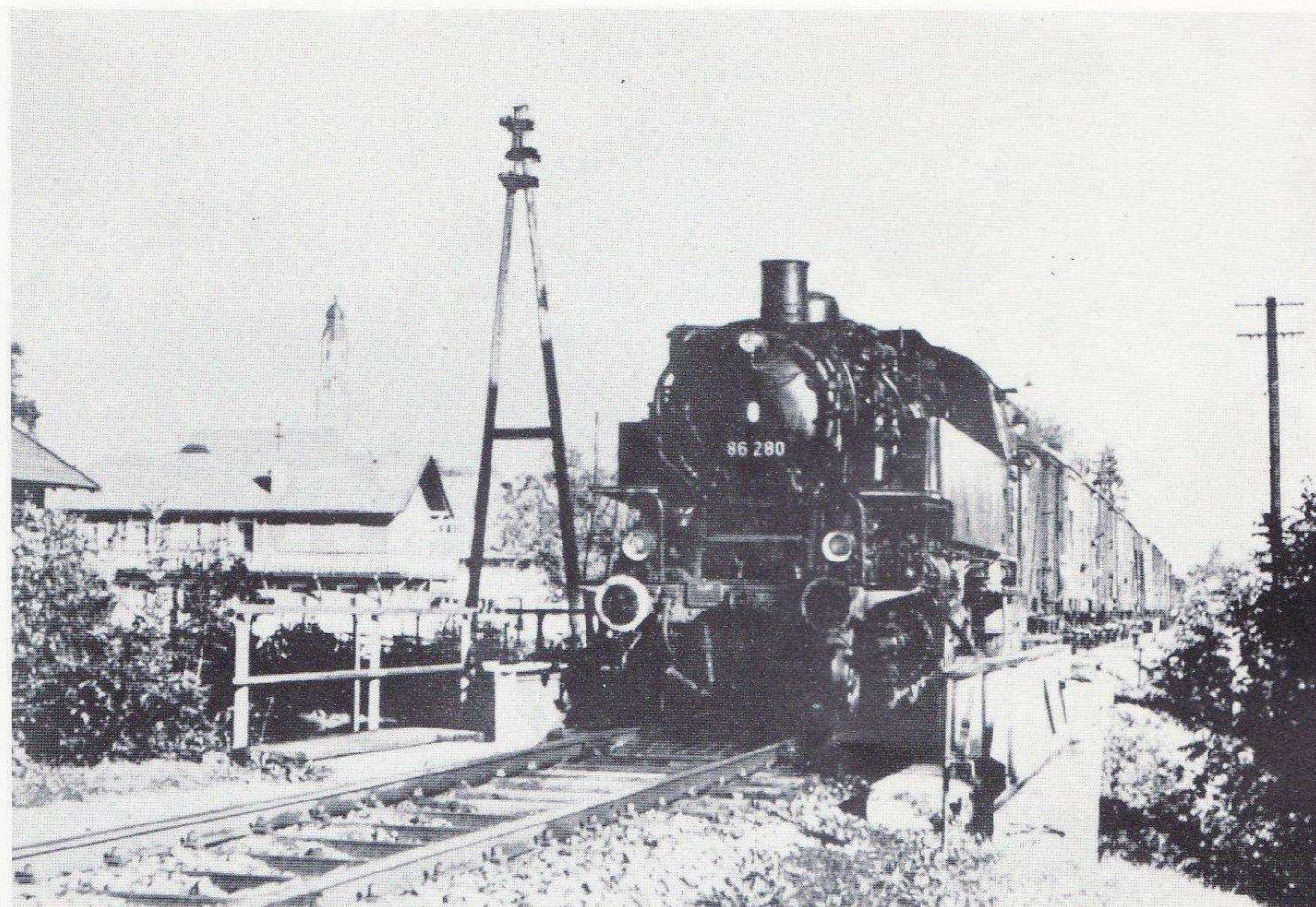
* ab 1. Dezember

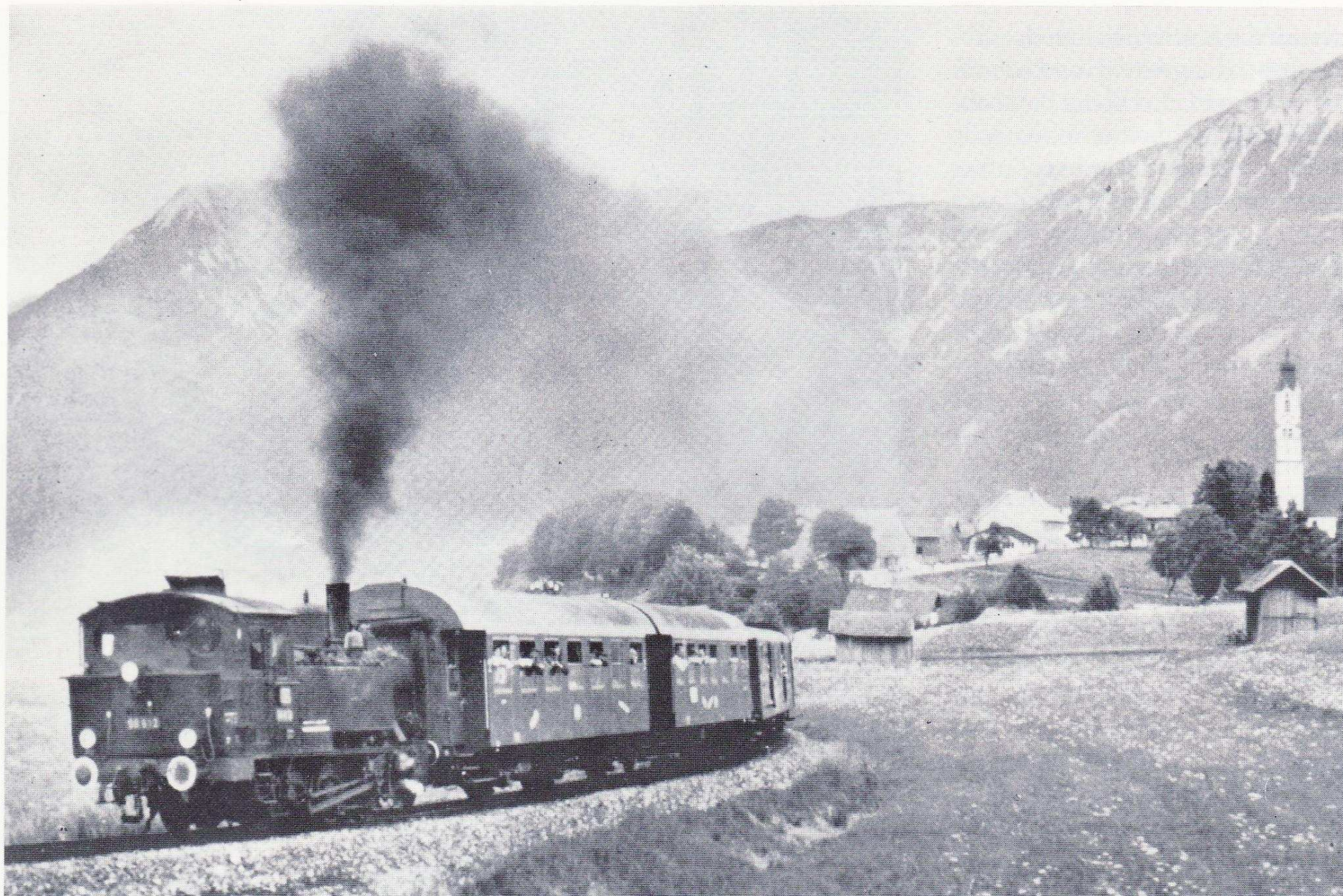


Mit dem Tag der Verkehrsübergabe wurde eine täglich zweimalig verkehrende Postverbindung zwischen Füssen und Pfronten-Ried über Vils und eine täglich einmalig verkehrende Postverbindung zwischen Nesselwang, Weißbach, Pfronten-Ried, Weizern-Hopferau und auf demselben Wege am Abend zurück eingerichtet.

In Reutte war man weitsichtig genug zu erkennen, daß eine Verbindung mit Innsbruck über den Fernpaß zwar wünschenswert, aber wegen der zu überwindenden Berge doch nicht so ohne weiteres zu erreichen war. Es war nahelegend, daß der nur 17 km entfernte Endbahnhof Pfronten-Ried nun für Reutte das Tor zur Welt werden sollte.

Noch waren die Kutschfahrten dorthin immer ziemlich langwierig, und so reifte allmählich der Plan, daß die Bahn ohne große Schwierigkeiten über Vils nach Reutte verlängert werden könnte. Die Grenze bei Pfronten-Steinach war dabei keineswegs ein Hindernis, denn im österreichisch-bayerischen Staatsvertrag vom 22. 11. 1904 war vereinbart, daß es – nach Fertigstellung – eine hier lediglich nach Tirol verlängerte, bayerische Bahn bleiben sollte. Die bayerische Staatsbahn würde den Betrieb zwischen Reutte und Pfronten durchführen, während den Tirolern der Bau, die Verwaltung und Wartung des Streckenabschnittes Landesgrenze – Reutte obliegen sollte. Schon sehr bald wurde die Lokalbahn Reutte – Schönbichl AG gegründet, die als Privatbahn bis zur Verstaatlichung am 1. Januar 1939 bestand. Mit dem Bau wurde die Firma Josef Riehl aus Innsbruck beauftragt. Am 16. Dezember 1905 konnte dann der Betrieb auf dem Verlängerungsstück von Pfronten-Ried nach Reutte aufgenommen werden. Die Verlängerung hat sich auf die betriebswirtschaftlichen Ergebnisse sehr positiv ausgewirkt. Im Jahre 1909 wurde für die Strecke Kempten – Pfronten – Reutte eine Verzinsung von 5,1 % ausgewiesen, was als außerordentlich günstig anzusehen war.





Mit dem Bau der Lokalbahn Kempten – Pfronten-Ried und deren Eröffnung vor 90 Jahren sowie der darauffolgenden Erweiterung nach Reutte ist der Grundstein für eine positive Entwicklung der Gemeinde Pfronten im Fremdenverkehr, in der Industrie und im Handwerk gelegt worden. Die Bedeutung der Bahnlinie blieb bis in die heutige Zeit unbestritten.

Impressum:
Herausgeber und verantwortlich für den Inhalt:
Kurbetriebe Pfronten
Idee und Text: Manfred Einsiedler
Redaktion: Manfred Einsiedler
Annemarie und Adolf Schröppel
Bilder: Gemeindefacharchiv
Bundesbahn-Generalvertretung
A. Schröppel
Fremdenverkehrsverband Vils/Tirol
Produktion: Eberle Verlag, Pfronten

Zufolge Umstellungsbeschlusses der
Generalversammlung vom 10. März 1928
eine Stammaktie lit. B zum Nennwert
von 100 (hundert) Schilling.

Lokalbahn Reutte-Schönbichl

errichtet auf Grund der Konzessionsurkunde vom 11. Oktober 1904, R.-G.-Bl. N^o. 119

Aktienkapital 1,670.000 Kronen

NUMMER

N^o 652

zerlegt in 450 Stück volleingezahlte Prioritäts-Aktien lit. A à 2000 Kronen
1000 Stück volleingezahlte Prioritäts-Aktien lit. B à 200 Kronen
200 Stück volleingezahlte Stamm-Aktien lit. A à 2000 Kronen
und 850 Stück volleingezahlte Stamm-Aktien lit. B à 200 Kronen

STAMMAKTIE lit. B.

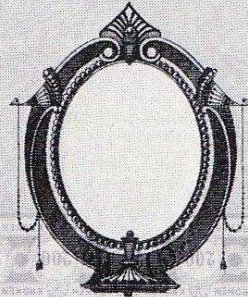
DER
Lokalbahn Reutte-Schönbichl
über

200 ZWEIHUNDERT KRONEN 200

durch welche dem Inhaber alle Rechte gewährt werden, welche nach den bezüglichlichen Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages
(Statutes) dem Besitzer einer Stamm-Aktie lit. B der „Lokalbahn Reutte-Schönbichl“ zukommen.

Reutte, am 15. Mai 1905.

Lokalbahn Reutte-Schönbichl.



Forruy *Alwin Lauer*



*90 Jahre
Lokalbahn
Kempten -
Pfronten-Ried*

*80 Jahre
Pfronten-Ried
Vils - Reutte /
Tirol*

1895 - 1985