

"Spatzierfahrt" vor 170 Jahren

Fünf Jahre nach der legendären Jungfernfahrt der Adler-Dampflokomotive von Nürnberg nach Fürth war 1840 die Bahnlinie Augsburg-München in Betrieb genommen worden, 1847 die Bahnlinie Augsburg-Kaufbeuren.

Eisenbahntrassen wurden nun immer wichtiger für den Gütertransport. Bereits 1843 lieferte die *Kunstmühle Bobingen* Mehl in die Landeshauptstadt, wie das dortige *Münchener Tagblatt* berichtete. Das Mehl musste zunächst also von Bobingen mit Pferdefuhrwerken nach Augsburg transportiert und dann auf Güterzüge umgeladen werden.

Die Untere Mühle in Bobingen (Wertachstraße) war 1837 an den Augsburger Unternehmer Ferdinand Burgett verkauft worden, der sie zusammen mit seinem Schwager Ernst Mayer, einem Münchner Bildhauer und Kunstprofessor, umgehend *nach dem neuesten, englisch-amerikanischen Systeme* modernisiert, das alte Mühlrad durch eine Turbine ersetzt und zu einer rentablen *Kunstmühle* ausgebaut hatte. Mit dem Anschluss an das Bahnnetz konnte man die Güterwaggone ab 1847 nun direkt in Bobingen beladen.

Der Umgang mit dem neuen Verkehrsmittel war nicht ganz ungefährlich; immer wieder berichten Zeitungsartikel von zum Teil schweren Unfällen. Glimpflich verlief dagegen ein kurioser Vorfall, den das *Augsburger Tagblatt* auf der ersten Seite seiner Ausgabe vom 9. Januar 1852 beschrieb:

Vorgestern Nachmittag machte sich ein mit Mehl beladener Eisenbahn-Frachtwagen das Vergnügen, von der Station Bobingen aus ganz allein, ohne Führer und ohne Locomotive eine Spatzierfahrt hieher [Augsburg] und durch den Bahnhof bis nach Gersthofen zu machen, wo er stehen blieb. Einige Eisenbahnbedienstete waren damit beschäftigt, diesen Wagen zur Abfahrt mit dem nächsten Bahnzuge bei der Station Bobingen in Bereitschaft zu stellen und schoben denselben auf den Nebenschienen der Hauptschiene zu. Da die Bahn von dort aus gegen Augsburg herunter so viel Fall hat, daß insbesondere ein beladener Eisenbahn-Wagen, wenn er einmal in Bewegung gesetzt ist, leicht abwärts gleitet, so gerieth solcher bald in vollen Lauf und blieb, wie schon erwähnt, erst in Gersthofen wieder stehen. Zum Glück war die Bahn zur fraglichen Zeit und auf der betreffenden Strecke ganz frei, der zuvor von München angekommene Bahnzug nicht auf der Hauptschiene, die Gitterthore an den beiden Enden des Bahnhofes nicht geschlossen und auch die Ueberfahrten über die Pferseer und Ulmer Straßen frei von Menschen und Fuhrwerk, so daß es ohne alles Unglück abgegangen ist.

Mahnend fügte das *Augsburger Tagblatt* hinzu:

Zu großer Vorsicht dürfte übrigens dieser Vorfall immerhin anspornen, da er unter andern Verhältnissen sehr unglücklich hätte ausfallen können.

Franz Xaver Holzhauser, Januar 2022