

Die Königl. Bayerische Post im Allgäu

... Besondere Aufmerksamkeit verdient die Entwicklung der Postverhältnisse im **Allgäuer Strohhutindustriegebiet**. Bis zur Einführung der Bahnpost Röthenbach fuhren die Boten Boch und Rist die Lindenberger Hütte in die Welt hinaus. Mit der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn gestalteten sich die Postverhältnisse neu. Der Eilwagenkurs Kempten - Immenstadt - Lindau hörte auf, Weiler wurde durch eine Karriolpost mit Röthenbach Bahnhof verbunden. Lindenberg und Scheidegg erhalten Postablagen und blieben beim Zustellbezirk Weiler. Beide Orte ließen durch Böttinnen die Post dort abholen. Oft waren diese Böttinnen nicht imstande, den ganzen Einlauf mitzunehmen. Der Strohhutversand entwickelte sich in der Weise, dass die Fabrikanten die Hutkartons durch Fuhrwerke zur Postexpedition Röthenbach Bahnhof schaffen ließen. Das Bestreben der Orte Lindenberg und Scheidegg, Postexpeditionen zu erhalten mit Wagenverbindungen nach Röthenbach Bahnhof, wurde vom Posthalter Wucher zu Weiler aus persönlichen und vom dortigen Landrichter aus bürokratischen Gründen heftig bekämpft. Aber die statistischen Erhebungen redeten so eindringlich gegen die Interessenten zu Weiler, dass am 1. Juli 1862 die Karriolverbindung Röthenbach Bahnhof - Lindenberg - Scheidegg zustande kam. Die Postexpedition zu Lindenberg übertrug man dem dortigen Postablageninhaber Franz Joseph Mayer. Der Postablageninhaber Johann Sinz zu Scheidegg erhielt die dortige Expedition und den Poststall.

Schon sehr bald musste die Karriolpost in eine täglich zweimalige Omnibusfahrt umgewandelt werden. Und der Postverkehr nahm weiter zu. 1871 gaben Lindenberger Einwohner zu Weiler 160 Telegramme auf; 1899 gingen von Lindenberg 2895 Telegramme ab, 3207 liefen ein. Schon Ende der siebziger Jahre konnte der nun dreimal täglich verkehrende Omnibus während der Strohhutsaison den Packetverkehr nicht mehr bewältigen. 1883 erlaubte die Postverwaltung ausdrücklich, dass nach Bedürfnis ein Beiwagen fahren dürfe. 1885 musste bei der Postexpedition Röthenbach Bahnhof als Lagerraum auch ein Eisenbahnwagen dienen, weil die Postlokale die Flut von Strohhutkartons nicht bergen konnte. Während des Hauptversandes (Februar bis Juli) waren von diesem Jahre an zu Lindenberg und Röthenbach Aushilfspostbeamte nötig. 1887 erhielten die drei Postboten zu Röthenbach während der Strohhutsaison außerordentliche Zulagen. 1889 errichtete man zu Lindenberg einen eigenen Poststall für den Packwagenverkehr. 1899 verkaufte die Postexpedition des damals noch kleinen Marktfleckens Lindenberg um 39 639 Mark Postwertzeichen und die Lindenberger Packwagen brachten im gleichen Jahre 49 433 Pakete nach Röthenbach. Die überwiegende Mehrzahl dieser Pakete waren Strohhutkartons großen Formats.

... Es wurde nachgewiesen, dass zur Güterbeförderung 763 Waggon zu 200 Zentner im Jahre nötig seien, während man 1883 erst 538 Waggon benötigt habe, ferner dass die Gefällsablieferung der Kgl. Post- und Telegrafexpedition 1883 12999,63 Mark betrug, während sie nun 1889 26908,10 Mark betragen, was eine Steigerung von 108 Prozent bedeute.

Interessant ist es übrigens, dass durch diese Steigerung die Kgl. Postexpedition von der 135. Poststation (1883) bis 1888 zur 80. Poststelle in Bayern vorgerückt war. Die Zahl der angekommenen Briefe belief sich auf 212 212 Stück, also auf den Kopf der 2000 Seelen zählenden Gemeinde 106 Briefe oder 576 Stück pro Tag. Bis zu 400 Postkolli wurden täglich von Lindenberg nach Röthenbach gebracht.

