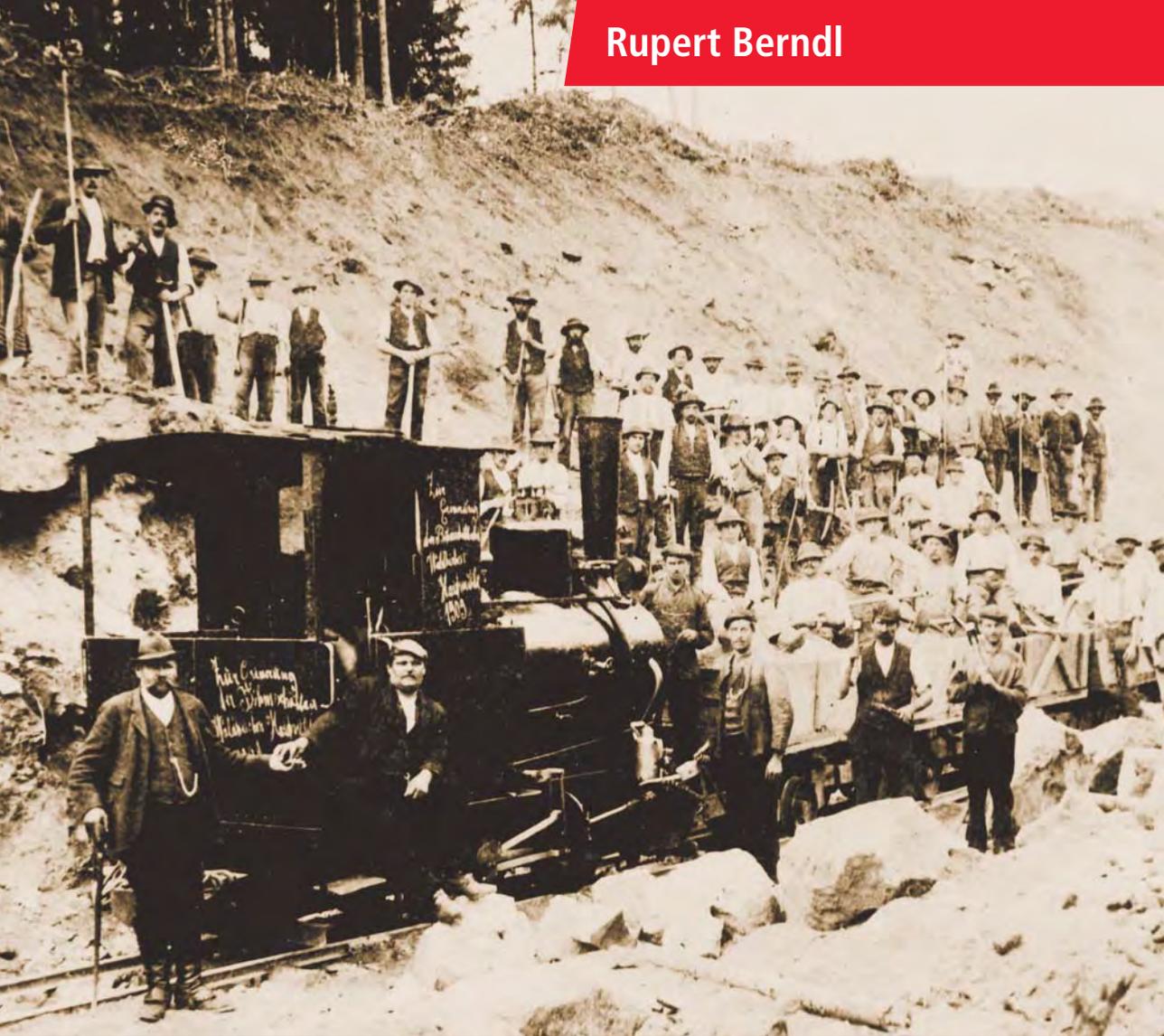


Rupert Berndt



ALS DIE **EISENBAHN**

IN DEN WALD KAM

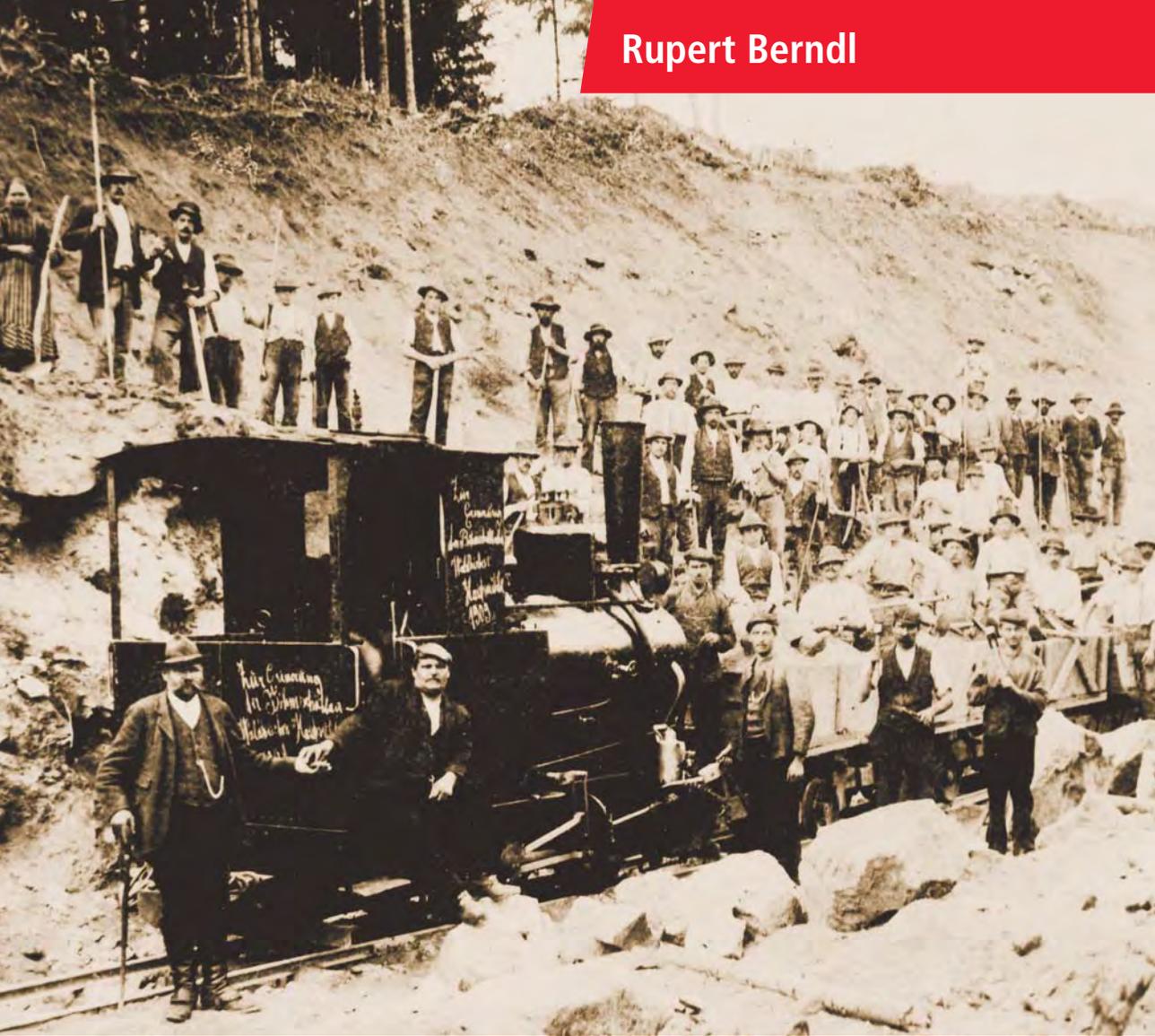
Eine Erfolgsgeschichte
aus dem Bayerischen Wald



Rupert Berndl

Als die Eisenbahn in den Wald kam

Rupert Berndt



ALS DIE **EISENBAHN**

IN DEN WALD KAM

Eine Erfolgsgeschichte
aus dem Bayerischen Wald

SüdOst Verlag



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-95587-750-7

1. Auflage 2019

ISBN 978-3-95587-750-7

Alle Rechte vorbehalten!

© 2019 SüdOst Verlag in der Battenberg Gietl Verlag GmbH, Regensburg

www.battenberg-gietl.de

Inhaltsangabe

Zur Einführung

Ein kurzer Blick in die Geschichte des Verkehrswesens	8
Der Postkutschenverkehr	12
Die Eisenbahn verdrängt die Postkutsche	16

Die Eisenbahn – eine Erfolgsgeschichte

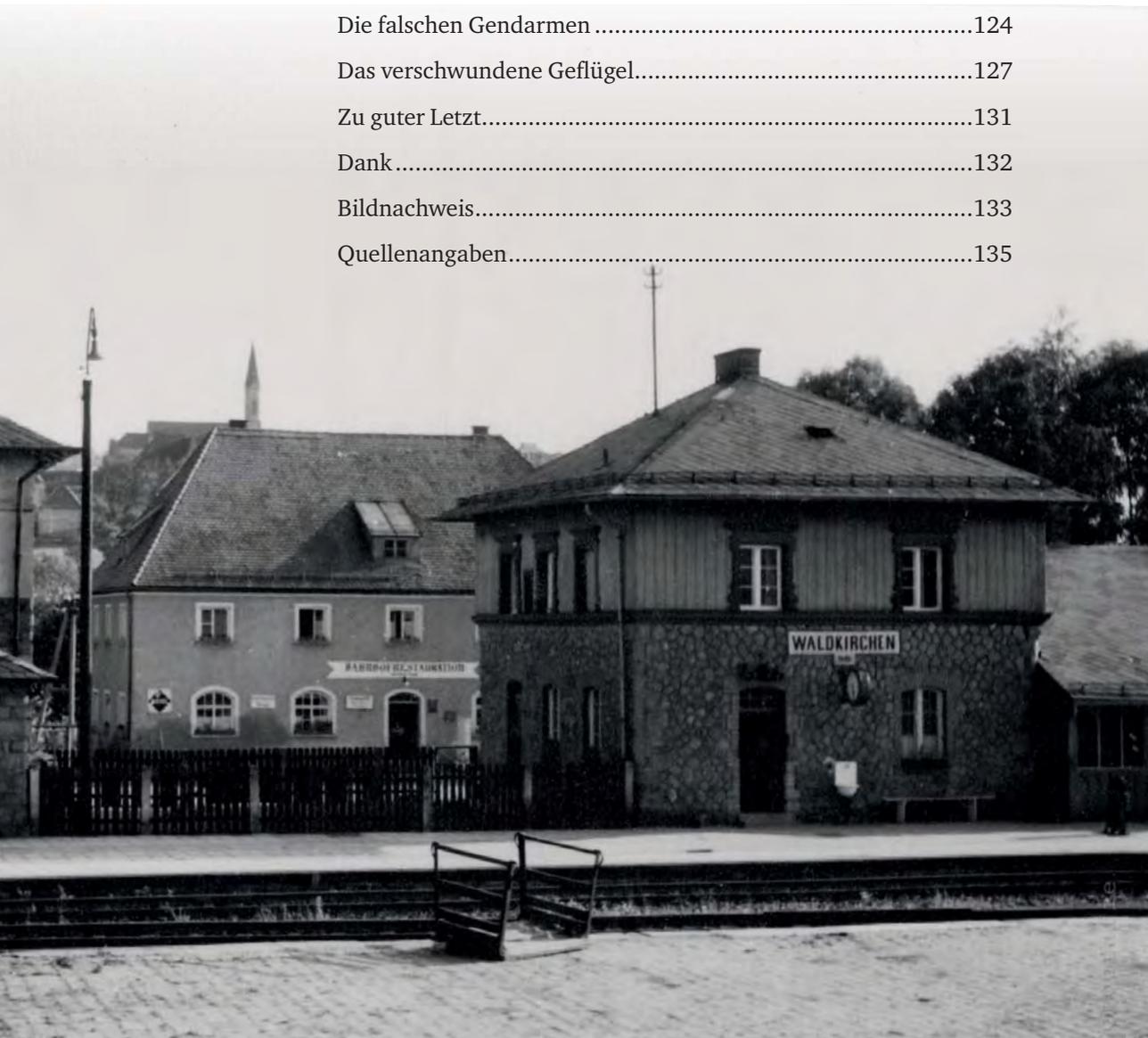
Aus der Zeit der Anfänge	18
Von der Pferdeeisenbahn zur Lokomotive	21
Die ersten Eisenbahnstrecken.....	24
Die Eisenbahn erreicht Passau und den Bayerischen Wald	26
Geschichte der Eisenbahn im Unteren Bayerischen Wald	32
Die Bahnstrecke Passau–Waldkirchen–Freyung	34
Der Verlauf der Eisenbahnstrecke war heiß umkämpft	36
„Als der Zug Haidmühle erreichte“	51
Die Strecke Passau–Waldkirchen–Haidmühle	59
Die Linien Passau–Erlau–Hauzenberg und Erlau– Oberzell–Wegscheid	70
Wünsche und Pläne für weitere Lokalbahnlinien im Bayerischen Wald.....	81
Das vorläufige Ende des Eisenbahnbooms	84
Die Eisenbahn als Geburtshelfer für den Tourismus	87
Der Bahnbau brachte den Aufschwung.....	89
Die Eisenbahn – ein begehrter Arbeitgeber	94
Die Bahnhofsarchitektur	102
Die politischen Veränderungen wirkten sich auch auf den Bahnbau aus.....	107

Zum Schluss

Die Straße als Konkurrenz zur Eisenbahn	112
---	-----

Anhang

Die Eisenbahn in der Volksmeinung	114
Weissagungen und Vorahnungen	114
Geht es bei der Bahn mit rechten Dingen zu?	115
Der Aberglaube begleitet den Bahnbau in der Anfangszeit.....	115
Rätselhafte Erscheinungen und gespenstische Geschehnisse ...	117
Glück gehabt.....	117
Das verhängnisvolle Kartenspiel.....	119
Der unheimliche Fahrgast	120
Ein unerklärliches Vorgesicht	122
Die falschen Gendarmen	124
Das verschwundene Geflügel.....	127
Zu guter Letzt.....	131
Dank.....	132
Bildnachweis.....	133
Quellenangaben.....	135



Zur Einführung

Das 19. Jahrhundert war eine sehr bewegte, unruhige Zeit und brachte für die Bevölkerung viele einschneidende Veränderungen mit sich. Gleich zu Beginn überzog Napoleon mit seiner Armee ganz Europa mit zahlreichen Schlachten. In wechselnden Allianzen stellten sich ihm Österreich, Preußen, England und Russland entgegen. Wer sich mit Napoleon verbündete, musste zwar für die von ihm geführten Kriege Soldaten stellen, konnte aber im Gegenzug mit allerhand Vergünstigungen rechnen. Manche Herrscher über Kleinstaaten bekamen deshalb eroberte Gebiete zugesprochen oder wurden zu Königen ernannt. Auf diese Weise wurde auch aus dem ehemaligen Kurfürstentum das Königreich Bayern.

1803 gehen durch den so genannten Reichsdeputationshauptschluss sämtliche Kirchengüter in den Besitz des Staates über. Durch die Säkularisation wird die Kirche dem Staat untergeordnet.

1815 wird Napoleon in der Schlacht von Waterloo endgültig geschlagen. Der Wiener Kongress beschließt die Neuordnung Europas. Die Zeit des Biedermeier beginnt. Das Bürgertum gewinnt an Macht und Einfluss.

1816 und die folgenden zwei Jahre sind Missernten und Hungersnöte die Auslöser für eine erste Auswanderungswelle nach Osteuropa und Amerika.

1848 wird Deutschland von der so genannten Märzrevolution erschüttert. Darauf berät eine erste Nationalversammlung über die allgemeinen Grundrechte.

1870 wird Frankreich in der Schlacht von Sedan von Deutschland besiegt. Die Reparationszahlungen lösen einen wirtschaftlichen Aufschwung aus.

1871 erfolgt die Reichsgründung. Die vielen Kleinstaaten verschwinden von der Landkarte und schließen sich zum Deutschen Kaiserreich zusammen.

1883 werden die ersten Sozialgesetze beschlossen.

Etwa ab Mitte des 19. Jahrhunderts beginnt auf der Basis zahlreicher wirtschaftlich-technischer Erfindungen, wie der Dampfmaschine, der Verarbeitung von Gusseisen und Stahl die Industrielle Revolution. Sie verändert die bis dahin tradierten Produktionsweisen, es entstehen neue Berufe, alte verschwinden. Der Alltag der Menschen und die Gesellschaftsstrukturen ändern sich. Deutschland wird zur Industrienation. Kolonien werden gegründet, um an die benötigten Rohstoffe zu kommen. Die ersten Eisenbahnen verkehren. Viele Lokalbahnen entstehen.

Ein kurzer Blick in die Geschichte des Verkehrswesens

Die Gründe für das breite Interesse an der Eisenbahn und das durchwegs große Engagement beim Bau von Bahnstrecken waren vielfältig. Dabei spielte das damals einzig verfügbare Massenmedium, die Presse, eine nicht unerhebliche Rolle. Illustrierte Wochenschriften, vornehmlich jedoch die zunehmend in immer kürzeren Abständen erscheinenden Zeitungen informierten bereits in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine breite Öffentlichkeit über wichtige Geschehnisse in aller Welt. Natürlich auch über die bahnbrechenden Erfolge des Schienenverkehrs. Da blieb es nicht aus, dass sich sowohl die einzelnen Landesregierungen, als auch für die neue Transporttechnik aufgeschlossene Privatpersonen für den Bau eines leistungsfähigen Eisenbahnnetzes interessierten und diesen bald schon, vornehmlich aus wirtschaftlichen Erwägungen, vorantrieben. Aber auch die Bevölkerung, zumal in den entlegenen Landesteilen, erkannte die Chancen und Vorteile, die sich durch einen gut funktionierenden Eisenbahnverkehr für jedermann auftraten. Verständlicherweise waren die maßgebenden Stellen primär am Güterverkehr interessiert, verhiess dieser doch innerhalb kurzer Zeit greifbare wirtschaftliche Erfolge und würde vermehrt Steuergelder in die meist klamme Staatskasse spülen.

Für die breite Bürgerschaft eröffnete jedoch vor allem der Personenverkehr bis dahin nicht gekannte Möglichkeiten. Man ver-

sprach sich zurecht eine weit größere Beweglichkeit, konnte man doch mithilfe der Eisenbahn für ein erschwingliches Entgelt in verhältnismäßig kurzer Zeit bequem und sicher relativ ferne Ziele erreichen. Damit erschlossen sich für die Menschen aus abgelegenen Gebieten neue Arbeitsplätze und dies machte somit in gewisser Weise unabhängig von den Arbeitsangeboten unmittelbar vor Ort. Auch das Auswandern in ferne Länder, vor allem nach Amerika, wurde durch die Eisenbahn als schneller und günstiger Zubringer zu den Häfen an der Nordsee wesentlich erleichtert. Das alles löste offensichtlich bei vielen Menschen ein Gefühl größerer Unabhängigkeit, bisher nicht bekannter Freiheit aus. Außerdem war man nicht länger ausschließlich auf die meist schlechten Straßen und die wenig befriedigenden Transportmittel angewiesen.

Aus ziemlich allen Schichten der Bevölkerung wurde der Wunsch nach einem Anschluss an das Streckennetz der Bahn immer lauter. In diesem Zusammenhang lohnt sich ein Blick auf den

Abb. 1: Pferdefuhrwerk mit Getreide





Abb. 2: Leiterwagengespann

Zustand des bis dahin zur Verfügung stehenden Wegenetzes und die Fuhrwerke, die darauf verkehrten.

Wie hinlänglich bekannt, waren weite Teile des Unteren Bayerischen Waldes bereits seit vorgeschichtlicher Zeit durch das weit verzweigte System des so genannten Goldenen Steiges erschlossen. Dieser Saumpfad ermöglichte mit seinen zahlreichen Nebenwegen einen florierenden Fernhandel. Im Laufe des ausgehenden Mittelalters und der beginnenden Neuzeit wurden aus diesen schmalen Pfaden, auf denen bislang nur kleinwüchsige Saumpferde und Kraxenträger kostbare Waren aus dem Süden in die östlichen Nachbarländer transportierten, mehr oder minder schlecht ausgebaute Karrenwege. Diese frühen Straßen verdienten diese Bezeichnung wahrlich nicht. Bestenfalls lassen sie sich mit heutigen Feldwegen vergleichen. Sie waren unbefestigt und die Wagenräder gruben tiefe, wie Gleise wirkende Furchen in den weichen Untergrund. Diese Furchen, die morastigen Stellen, die vielen Schlaglöcher, der steinige Untergrund an den steilen

Anstiegen und die gefährlichen Gefällstrecken ließen den Transport von schwerer oder sperriger Fracht über weite Strecken kaum zu. Bis herauf ins 19. Jahrhundert änderte sich an diesen Straßenverhältnissen nur wenig. Das belegen die vielen Klagen, die darüber immer wieder geführt wurden.

Die Bauern benutzten zum Einbringen der Ernte, von Heu und Stroh, zum Transport von Schnittholz oder Getreide zu den nahe gelegenen Mühlen ihre traditionellen hölzernen, zweiachsigen Leiterwagen, an deren Deichsel die Zugtiere angespannt wurden. Die Wände dieser Fahrzeuge bestanden aus schräg stehenden Leitern, die nach unten an den Achsen abgestützt waren.

Muss man den Gütertransport auf den Straßen, selbst auf den nur kurzen Strecken, als mühselige und gefahrvolle Plackerei bezeichnen, so gilt das für den Personenverkehr, zumindest bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts hinein, in besonderer Weise. Kutschfahrten wurden nicht selten zur Tortur. Weite Reisen wurden nur aus zwingenden Gründen angetreten, denn ein Vergnügen war das nicht. Das Umstürzen von Kutschen oder Unfälle, ausgelöst durch Radbruch, waren an der Tagesordnung. Die miserablen Nebenstrecken, aber selbst die teilweise überhaupt nicht oder streckenweise mit holprigem Kopfsteinpflaster befestigten „Hauptstraßen“ erlaubten eine nur geringe Reisegeschwindigkeit und beanspruchten Fuhrwerke und Zugtiere erheblich.



Abb. 3: Transportschlitten



Die Erschließung des Bayerischen Waldes mit den verschiedenen Lokalbahnen brachte ab dem Ende des 19. Jahrhunderts einen enormen wirtschaftlichen Aufschwung für den gesamten Landstrich. An den Bahnlinien zwischen Passau und Haidmühle, Freyung, Obernzell, Wegscheid, Tittling, Regen und Kötzting siedelten sich vor allem im Umfeld der Bahnhöfe und Haltestellen bald schon zahlreiche Betriebe an. Die Steinbrüche und Sägewerke konnten ihre begehrten Produkte jetzt in weit entfernte Gegenden zu günstigeren Konditionen liefern. Viele neue Arbeitsplätze entstanden, die einer großen Zahl von Familien ein vernünftiges Auskommen sicherten. Auch der Tourismus erlebte durch die Eisenbahn eine erste Blütezeit. Für die Bürgerschaft eröffnete der Personenverkehr bis dahin nicht gekannte Möglichkeiten. Konnte man doch mithilfe der Bahn für ein erschwingliches Entgelt in relativ kurzer Zeit bequem und sicher ferne Ziele erreichen.