

Das Buch zur MZ-Serie

Historische Nebenbahnen

in der Oberpfalz und Niederbayern

Geschichte und Geschichten
um fast vergessene Zugstrecken
der Eisenbahn in Ostbayern



Mittelbayerische | GIETL VERLAG

Historische Nebenbahnen in der Oberpfalz und Niederbayern

Das Buch zur MZ-Serie

Historische Nebenbahnen

in der Oberpfalz und Niederbayern

Geschichte und Geschichten
um fast vergessene Zugstrecken
der Eisenbahn in Ostbayern

Mittelbayerische

GIETL VERLAG

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek

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

ISBN 978-3-86646-556-5

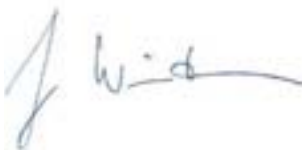
1. Auflage 2013

© H. Gietl Verlag & Publikationsservice GmbH, Regenstauf (www.gietl-verlag.de) und
Mittelbayerische Zeitung, Regensburg (www.mittelbayerische.de)

Alle Rechte vorbehalten

ISBN 978-3-86646-556-5

Mit dem Thema Eisenbahn in Ostbayern verbinden sich viele Emotionen: Die Archive erinnern an die stürmische Aufwärtsentwicklung Anfang des vergangenen Jahrhunderts, als die Schiene zumindest eine Ahnung von der industriellen Revolution in unsere Gegend brachte. Ältere Menschen denken gerne zurück an die fauchenden Dampflokomotiven, die Schnell- und Güterzüge anführten. Junge Eisenbahn-Enthusiasten erfreuen sich an historischen Bildern oder an blitzblank restaurierten Feuerrössern. Die Entwicklung der historischen Nebenstrecken in Ostbayern dokumentiert das vorliegende Buch. Texte, Bilder und Berichte von Augenzeugen wurden von MZ-Redakteuren in akribischer Kleinarbeit zusammengetragen und lesefreundlich aufbereitet. Der Bogen spannt sich von den Anfangsjahren bis hin zu der weniger erfreulichen Entwicklung in den sechziger und siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts, als viele Bahnstrecken durch den Auto- und Lastwagenverkehr unrentabel geworden sind und stillgelegt wurden. Aber auch noch heute ist das Thema Eisenbahn in der Region brandaktuell: Gerade in der Oberpfalz müssten viele Schienenwege modernisiert und elektrifiziert, manchmal sogar neu gebaut werden, um ein leistungsstarkes und umweltfreundliches Verkehrsangebot machen zu können. Lernen Sie die Menschen kennen, für die die Eisenbahn zum Lebensinhalt wurde und erfahren Sie mehr über die Strecken, die für Ostbayern zu Lebensadern wurden.



Fritz Winter
Redakteur der Mittelbayerischen Zeitung



70 020 (bay. Pt 2/3), trifft am 8. August 1954 mit dem Jubiläumszug „50 Jahre Schambachtalbahn“ in Riedenburg ein. (Foto: Sammlung L. Bergsteiner)

| | |
|--|-----|
| Abensberg (Abensberg – Oberhartheim) | 9 |
| Abensberg (Abensberg – Offenstetten) | 13 |
| Amberg (Amberg – Lauterhofen) | 17 |
| Erbendorf (Reuth – Erbendorf) | 21 |
| Falkenstein (Regensburg – Falkenstein) | 25 |
| Flossenbürg (Floß – Flossenbürg) | 29 |
| Mainburg (Mainburg – Langenbach – Geisenfeld) | 35 |
| Miltach (Cham – Lam) | 39 |
| Miltach (Miltach – Straubing) | 43 |
| Nabburg (Nabburg – Oberviechtach – Schönsee) | 47 |
| Neumarkt (Neumarkt – Dietfurt) | 51 |
| Pressath (Kirchenthumbach – Pressath) | 55 |
| Regensburg (Regensburg – Alling) | 59 |
| Regensburg (Bodenwöhr – Neunburg v. Wald) | 63 |
| Regensburg (Regensburg-Walhallastraße – Wörth a.d.Donau) | 69 |
| Riedenburg (Riedenburg – Ingolstadt) | 73 |
| Saal (Saal – Kelheim) | 85 |
| Schierling (Eggmühl – Langquaid) | 91 |
| Schmidmühlen (Amberg – Schmidmühlen) | 95 |
| Schnaittenbach (Schnaittenbach – Amberg) | 99 |
| Tirschenreuth (Wiesau – Bärnau) | 103 |
| Waldmünchen (Cham – Waldmünchen) | 107 |
| Weiden (Weiden – Eslarn) | 111 |
| Wiesau (Wiesau – Eger) | 115 |

Als die Eisenbahn zum Militär gehörte

Im Kaiserreich gab es Bataillone, die eigene Zugstrecken bauten. Für eine Übung kam man 1904 auch in den Landkreis Kelheim.



Der Ausgangspunkt der Manöverbahn war 1904 nördlich des Abensberger Bahnhofs im Anschluss an die Gleise der Donautalbahn gesetzt worden. Das Eisenbahn-Bataillon München baute eine eigene Schmalspurstrecke nach Oberhartheim. (Foto: Sammlung J. Dietrich)

Abensberg (Abensberg – Oberhartheim)



ABENSBERG/EINING. Die Entwicklung der Eisenbahn hat das Leben der Menschen deutlich verändert. Seit vor rund 200 Jahren die Geschichte der Eisenbahn begann, haben sich Reisezeiten drastisch verkürzt. Die Bahn trieb auch die industrielle Revolution voran, da sie die Infrastruktur für die Entwicklung der Schwerindustrie schuf und selbst eine gewaltige Nachfrage nach Eisen, Stahl und Maschinen erzeugte. Der moderne Brücken- und Tunnelbau entstand, um Bahnstrecken zu realisieren. Bereits im 19. Jahrhundert zeigte sich auch die militärische Bedeutung des neuen Transportmittels.

Das erlebten auch die Bürger in Niederbayern. Zwischen Abensberg und Eining fand im Jahr 1904 ein Manöver des Eisenbahn-Bataillons München statt. Zu diesem Zeitpunkt war die Donautalbahn zwischen Regensburg und Ingolstadt mit Bahnhöfen in Abensberg und dem be-

nachbarten Neustadt bereits seit 30 Jahren in Betrieb.

„Die Angelegenheit ist ein besonderes Ereignis der Eisenbahngeschichte in unserer Heimat, denn das Manöver sah den Bau einer mobilen Pionierbahn von Abensberg über die Donau bei Eining nach Oberhartheim vor“, sagt Anton Metzger, Stadtarchivar von Neustadt. „Vom 1. bis 23. Juli 1904 erhielten die Abensberger eine Einquartierung von 18 Offizieren und 324 Mann vom Eisenbahn-Bataillon München sowie von 50 Offizieren und 1.011 Mann vom 2. Fußartillerie-Regiment.“ Das Manöver sah einen Angriff auf die „Festung Ingolstadt“ vor und diente dazu, erstmals schwere Artillerie mit der Feldeisenbahn zu transportieren. Am 25. August 1904 wurde von der 1. Baukompanie des Königlich-Bayerischen Eisenbahn-Bataillons mit dem Bau der 23 Kilometer langen Feld-

bahn von Abensberg über Eining, Marching und Pförring bis Oberhartheim begonnen. „Nach ununterbrochener Tag- und Nachtarbeit“, so Metzger, „wurde die Strecke in wenigen Tagen fertig.“ Die Donau war mit einer Ponton-Brücke überquert worden. Der Ausgangspunkt der Bahn lag nördlich des Abensberger Bahnhofs im Anschluss an die Gleise der Donautalbahn.

Eigene Bäckerei fürs Manöver

Warum das Manöver ausgerechnet zwischen Abensberg und Oberhartheim stattfand, ist unklar. Die Quellen sind dürftig. Immerhin befand sich Eining in der Antike als Ort am Limes in einer gewissen „Frontstellung“. Ende des 19. Jahrhunderts war das Wissen um das römische Erbe durch die Reichslimeskommission aktiviert worden. Edi Albrecht, Heimatpfleger in Neustadt a.d. Donau, zu dem Eining gehört, glaubt nicht an einen Zusammenhang. Er sagt: „Man muss sehen, dass es schlicht um die Strecke im Rahmen der militärischen Übung ging.“ Immerhin kam man mit der Feldbahn des Eisenbahn-Bataillons nahe an die Ingolstädter Stadtgrenzen heran. Wie solch eine Übung ausgesehen hat, verdeutlicht eine Übung, die 1892 zwischen Uelzen und Celle (Niedersachsen)



Anton Metzger beschäftigt sich mit der Historie seiner Heimat. (Foto: J. Dannenberg)

stattgefunden hat. Dort musste eine Übungsbahn von 70 Kilometern Länge gebaut werden. Wie im Falle der Manöverbahn zwischen Abensberg und Oberhartheim handelte es sich um eine Schmalspurbahn.

An der Übung nahmen vier preußische und die bayerische Eisenbahntruppe sowie vier Kompanien mit Reservisten teil. Das Baumaterial an Schienen und Schwellen sowie mehrere Hundert Waggonen und 50 Lokomotiven wurden mit zehn Extrazügen herangeschafft. Zur Ausrüstung gehörten auch eine Feldbäckerei und Feldschmieden, schrieb die „Cellesche Zeitung“ am 20. Juli 1890. Pro

Tag wurden 8,5 Kilometer Strecke gebaut. Mehr war nicht zu schaffen. Ein Problem war der rechtzeitige Transport der vormontierten Gleisjoche zur Baustelle. An einer späteren Übung in der Lüneburger Heide war wieder das Münchener Eisenbahn-Bataillon beteiligt. So heißt es am 13. Juli 1892 im „Hannoverschen Courier“, dass das Bataillon mit einem Sonderzug vom Münchener Hauptbahnhof aus zum Übungsgelände gefahren sei. Von bayerischer Seite sei eine „kriegsstarke Compagnie zu 172 Mann mit den nötigen Chargen“ im Einsatz gewesen. Der militärische Nutzen der Eisenbahn war im 19. Jahrhundert noch groß. Das Straßennetz war nicht weit entwickelt. Mit der Eisenbahn konnten schnell große Mengen an Nachschub, schwerem Gerät und Truppenteile transportiert werden. Für den Einsatz an der Front bevorzugte man Schmalspurbahnen. Sie benötigten weniger Platz und konnten engere Bogenradien fahren. Außerdem waren die Fahrzeuge und das Gleismaterial transportabel. So konnte die Strecke den jeweiligen Frontläufen schnell angepasst werden.

Der Nachteil der Heeresfeldbahnen war, dass sie eine eigene Infrastruktur brauchten. Im Gegensatz zu Lastwagen waren sie wenig flexibel. Schließlich konnte sich

die Infrastruktur der Feldeisenbahn auch zum Gegenteil wenden: dann nämlich, wenn die Erbauer überstürzt den Rückzug antreten mussten und alles Material stehen und liegen ließen.

Bataillon wurde 1919 aufgelöst

Das Eisenbahn-Bataillon München war 1872/73 aus verschiedenen Pionier- und Infanterie-Einheiten gebildet worden. Das Aus der Einheit kam nach dem Ersten Weltkrieg. Bei den Verhandlungen im Rahmen des Versailler Vertrags wurde die Eisenbahn-Truppe zu einer strategischen Einheit erklärt, die nur zum Angriff erforderlich sei. Deshalb wurden die Einheiten im Deutschen Reich 1919 verboten, Maschinen und Geräte wurden verschrottet. „Die Übungsanlagen, die Verladebahnhöfe mit ihren Schuppen und Materiallagern kamen unter den Hammer“, schreibt Generalleutnant a.D. Hans von Donat in einem Beitrag zum Deutschen Soldatenjahrbuch 1966. „Die Kasernen wurden für Behörden und Mietwohnungen freigegeben. Etwa 100 aktive Eisenbahn-Offiziere wurden in das 100.000-Mann-Heer übernommen und dort zu etwa gleichen Teilen auf die Truppenpioniere, die Kraftfahrtruppe und die Nachrichtentruppe verteilt.“ Die übrigen 200 Eisenbahn-Offiziere wurden Zivilisten.

Eine der ersten E-Loks in Deutschland

Für industrielle Zwecke wurde zwischen Offenstetten und Abensberg eine Eisenbahnstrecke gebaut. Zunächst wurden die Waggons von Pferden gezogen.



Eine zeitgenössische Postkarte zeigt den Steinbruchbetrieb in Offenstetten, die einstige Bahn zwischen Offenstetten und dem benachbarten Abensberg (Bildmitte) sowie den noch heute erhaltenen Offenstetter „Bahnhof“ (ganz rechts). (Foto: Sammlung P. Hübl)

Abensberg (Abensberg – Offenstetten)



ABENSBERG/OFFENSTETTEN. Der Erfolg der Eisenbahn im 19. und 20. Jahrhundert hatte mehrere Gründe. Neben dem technischen Fortschritt, den die Bahn verkörperte, war es aufgrund der Transportkapazitäten auch ein Beitrag zum wirtschaftlichen Aufschwung Europas, der sich mit Lokomotiven und Waggons verknüpfte. Zahlreiche Eisenbahnlinien dienten einst ausschließlich der Anbindung von Werksanlagen an den „Rest der Welt“. Im Landkreis Kelheim gab es mehrere dieser Nebenstrecken. Sie verbanden zum Beispiel das Kalkwerk Saal, die Zellstofffabrik Kelheim und das Werk der Süd-Chemie mit der Donautalbahn, der Hauptstrecke zwischen Ingolstadt und Regensburg. Eine inzwischen weitgehend vergessene Strecke bestand zwischen Offenstetten und Abensberg. Es

handelte sich bei dieser Linie um eine Schmalspurbahn.

Ursprünglich habe es sich bei der Steinbruchbahn Offenstetten – Abensberg um eine Industriebahn mit Pferdebahn gehandelt, schreibt Hans Stark jun. in seinem Buch „Die 100-jährige Geschichte der unteren Donautalbahn“. Die drei Kilometer lange Pferdebahn war 1877 bis 1878 von der Steingewerkschaft Offenstetten errichtet worden und führte von der Bahnstation Abensberg bis zum Kalkofen und Steinlager des Unternehmens in der Gemeinde See-Offenstetten. „Die Strecke sollte nach einigen Jahren bis zum Tonwerk Einmuß-Großmuß ausgebaut werden. Das Tonwerk Mering bei Augsburg, dem das Werk ‚Muß‘ angegliedert war, brachte jedoch nicht die zum Bahnbau benötigten Mittel auf“, so Stark.

Rohstoff für Silikatfarben

Der Steinbruch Offenstetten zählte seinerzeit zu den berühmtesten Steinbrüchen Bayerns. Dazu trug die Qualität der Steine genauso bei wie die Firma Keim. Sie hatte die damals neuartigen Silikatfarben entwickelt und es geschafft, die Farben industriell herzustellen. 1895 erwarb die Steingewerkschaft Offenstetten die alleinige Lizenz für die Herstellung der Keim'schen Mineralfarben.

Ein Problem war der Transport großer Felsstücke. „Ein Ereignis von besonderer Bedeutung war es stets, wenn ein Monolith zum Bahnhof Abensberg gebracht werden musste“, sagt Reinhard Mirlach, der mit Wolfgang Mages die Geschichte der Offenstettener Steinbrüche erforscht hat. Bis zum Bau der Industriebahn wurden die Felsblöcke mit Pferd und Wagen zum Bahnhof geschafft. „Zehn bis 16 Pferde waren oft als Zugtiere nötig, bis der Wagen an der Laderampe ankam.“

Die Umstellung der Industriebahn mit Pferdebetrieb auf eine Rollbahn mit Lokomobil-Betrieb im Jahr 1890 war ein weiterer Schritt zu einem modernen Steinbruchbetrieb. Lokomobile waren Fahrzeuge, die – ähnlich Lokomotiven – mit Dampf betrieben wurden, aber nicht an ein Schienennetz gebunden waren. Für Lokomobile gab es verschiedene Ein-



*Der Offenstettener Heimatforscher
Reinhard Mirlach. (Foto: P. Hübl)*

satzmöglichkeiten zum Beispiel als Dampfstraßenwalzen, Dampfpflüge und Dampftraktoren.

Eine richtige Eisenbahn wurde die Steinbruchbahn erst 1912. Da wurde die Bahn elektrisch betrieben. „In Abensberg errichtete man vor der Bahnhofseinfahrt ein Motoren- und Lagerhaus“, schreibt Hans Stark. „Ein 100 PS starker Dieselmotor diente zur Stromerzeugung. Das Schwungrad allein wog neun Tonnen. Ein Triebwagen beförderte die Loren.“

Für Eisenbahnfans besonders interessant ist der Umstand, dass es sich bei der kurzen Strecke um eine der ersten „Elektrischen“ in Deutschland handelte. „Es gab

Das Buch zur MZ-Serie

Historische Nebenbahnen

in der Oberpfalz und Niederbayern

Geschichte und Geschichten um fast vergessene Zugstrecken der Eisenbahn in Ostbayern

Das Buch beleuchtet 25 stillgelegte Strecken der Region Ostbayern, auf denen etwa das Eslarner Bockl durch das Grenzgebiet oder das bekannte Walhalla-Bockerl durch Regensburg führen. Für jede Strecke wurden Eisenbahner aufgespürt, die noch lebhaftere Erinnerungen an die mit Dampflok oder Schienenbussen betriebenen Verbindungen haben. In den Geschichten schwingt Nostalgie mit, manchmal auch wehmütige Erinnerung an schöne Arbeitsjahre. Das Allinger Bockerl hatte einen sogenannten Altherrenfahrplan und in der Hallertau brachte das Bockerl in Sonderfahrten die dringend benötigten Erntehelfer zu den Hopfenfeldern. Aber es gibt auch ein dunkles Kapitel in der Oberpfälzer Eisenbahngeschichte. Auf der 1972 stillgelegten Nebenstrecke nach Flossenbürg wurden von den Nazis verfolgte Menschen ins KZ Flossenbürg deportiert.



9 783866 465565

Preis:
19,95 EUR