Sondernummer des

B 7539 E
ISBN 3-922404-61-8

DM 22,80
sfr 22,80
öS 170,--

Band № 2

Wolfgang Klee

Bayern-Report

Bayerische Eisenbahngeschichte • Teil 2: 1875-1920

(Füllseite)

Bild 2: *Waggons, Rettich, das Münchner Kindl und jede Menge Bier. Der Zeichner Walther Püttner fing 1890 diese Impressionen vom Münchner Centralbahnhof ein.* ***Abb.: Sammlung Asmus***

Bild 1 (Titel): *Ein prächtiges Foto aus der großen Zeit der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen am "Vorabend" des Ersten Weltkriegs: S 3/6 3622 im Jahre 1913 vor ihrem Schnellzug im Münchner Centralbahnhof.* ***Abb.: Verkehrsmuseum Nürnberg***

Impressum

ISBN 3-922404-61-8

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck
Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48 oder 50 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
Autor: Wolfgang Klee
Lektorat: Manfred Grauer, Karin Schweiger
Bildredaktion: Ingo Neidhardt
Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
Layout: Gerhard Gerstberger
Koordinierung: Ingo Neidhardt
Anzeigenleitung: Elke Albrecht
Printed in Italy by Europlanning srl
via Chioda, 123/A, I-37136 Verona
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co KG, D-85386 Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© Juni 1994 by
Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

	Seite
Einleitung	4
Literaturangaben	4
Der endgültige Übergang zum Staatsbahnsystem	6
• Die Verstaatlichung der Ostbahn	6
• Neue Staatsbahnen ab 1861	12
Nebenbahnen	28
Die Localbahn AG	42
Weitere Privatbahnen	46
Die Pfalzbahnen	50
Die bayerischen Bahnen zu Beginn des 20. Jahrhunderts	62
Hochbauten	68
Eisenbahnbrücken in Bayern	74
Eisenbahnsignale in Bayern	82

Einleitung

Die Ende der sechziger, Anfang der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts beginnende zweite Periode der bayerischen Eisenbahngeschichte fällt zeitlich mit Beginn und Ende des zweiten deutschen Kaiserreichs zusammen. Seine Gründung am 18. Januar 1871 war nicht zuletzt eine Folge des seinerzeit in allen europäischen Staaten vehement erwachenden Nationalitätengefühls.

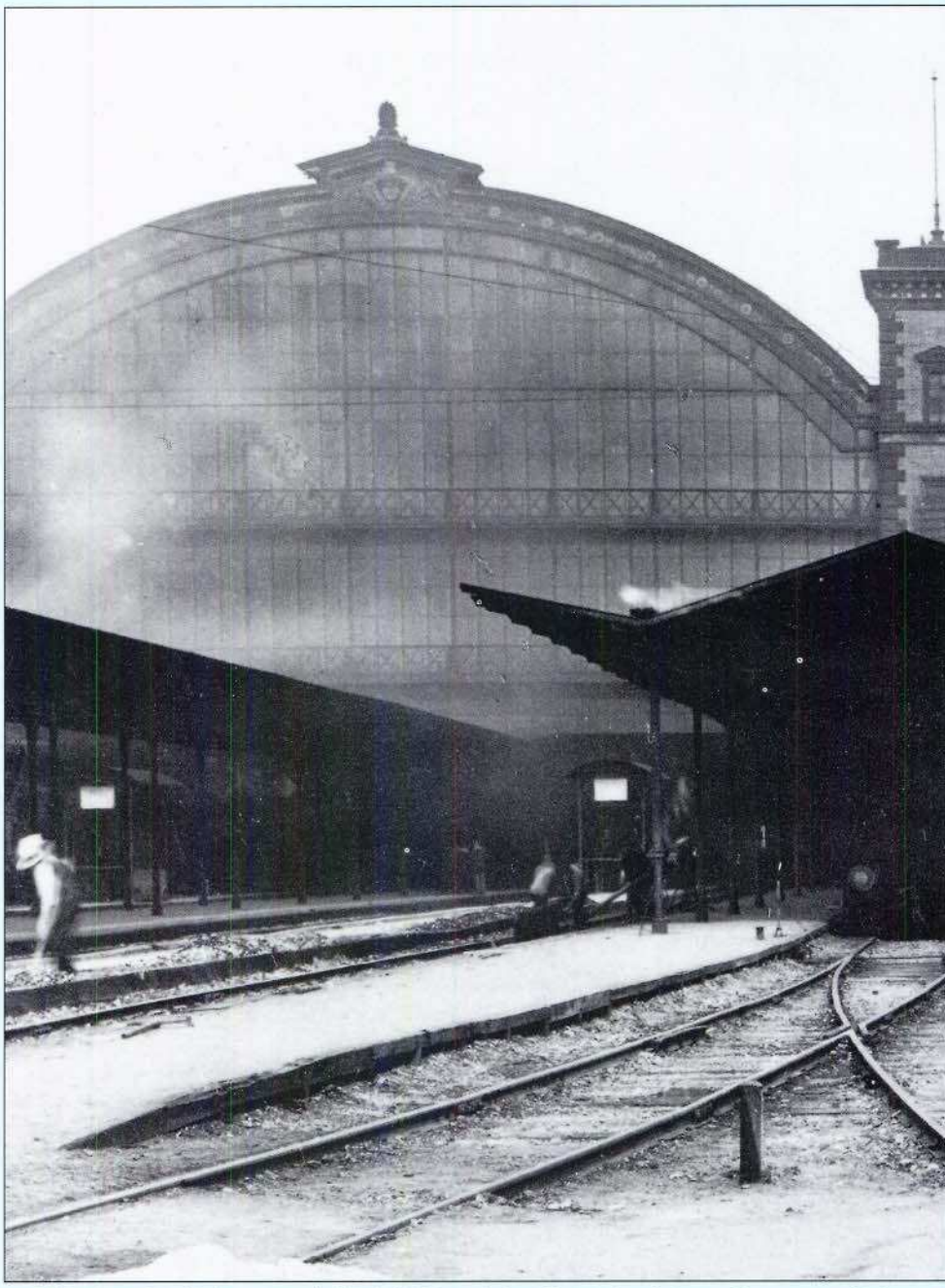
Die Verfassung des Deutschen Reichs unterstellte in ihrem Art. 4, Abs. 8 und 41, das Eisenbahnwesen dem Reich "im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen, gemeinsamen Verkehrs". Der bedeutsame Art. 42 "Die Bundesregierungen verpflichten sich, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwalten und zu diesem Behufe auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anzulegen und ausrüsten zu lassen" fand aber in Bayern wegen der ihm eingeräumten Reservatrechte für Post und Bahn nur eingeschränkt Anwendung.

Bismarck selbst verfolgte den Reichseisenbahngedanken lediglich in seinem gescheiterten Gesetzentwurf von 1876, der jedoch – wie sich später herausstellte – in erster Hinsicht schließlich den Hebel zur Verstaatlichung der vielen und großen preußischen Privateisenbahnen bilden sollte.

Bayern sah in den verschiedenen Reichseisenbahnplänen grundsätzlich einen Angriff auf die eigene Souveränität und lehnte sie sämtlich energisch ab. Im übrigen vervollständigte das Königreich in den Jahren bis 1880 systematisch sein Hauptbahnnetz, verstaatlichte die Bayerischen Ostbahnen und begann ab 1884 mit der Förderung des Lokalbahnbaus; bis zum Ende der bayerischen Staatseisenbahnen wurden insgesamt fast 190 verschiedene Lokalbahnstrecken eröffnet.

Zum 1. Januar 1909 wurde die Pfalzbahn verstaatlicht und von der Eisenbahndirektion in Ludwigshafen verwaltet. Bis zu diesem Zeitpunkt war sie die größte Privatbahn in Deutschland; sie war im Jahre 1870 aus der Fusion von vier Privatbahnen zu einer Bau-, Betriebs- und Ertragsgemeinschaft hervorgegangen.

Damit war dem Staatsbahnprinzip auch im linksrheinischen Bayern zum Durchbruch verholfen. Die daneben noch weiter bestehenden bayerischen Privatbahnen hatten alle nur lokale Bedeutung.



Bilder 3 und 4: *All das waren die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen: Oben wartet die imposante S 3/6 vor der nicht minder imposanten Kulisse des Münchner Centralbahnhofs auf Ausfahrt (1913), und etwa zur gleichen Zeit steht im niederbayerischen Eichendorf der winzige "Glaskasten" mit seinem Lokalbahnzug zur Ausfahrt bereit.*

Abb. 3: Verkehrsmuseum Nürnberg, Abb. 4: Sammlung Dr. Scheingraber

Der unglückliche Ausgang des Ersten Weltkriegs und die von den Feindmächten verfügten drastischen Abgaben an Eisenbahnmaterial, nicht zuletzt aber der stark heruntergewirtschaftete Fahrzeugpark machten die deutschen Länderbahnen jetzt erheblich geneigter, einer Übernahme durch das Reich zuzustimmen. So brachte Bayern zum 1. April 1920 sein Netz im Umfang von 8526 km – nach Preußen das zweitgrößte in Deutschland – in die Reichseisenbahnen ein. Über die Abfindung wurde allerdings noch fast 15 Jahre gestritten, bis das "Gesetz über den Neuaufbau des Reichs" vom 30. Januar 1934 mit einem Federstrich über alle Ländervorbehalte hinwegging. **H. Merker Verlag**

Literaturangaben

Kosmas, Lutz: Der Bau der bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheins, München/Leipzig, 1883.

Marggraff, Hugo: Die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, München, 1894, Nachdruck, Stuttgart, 1982.

Mück, Wolfgang Kurt: Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft, Fürth, 1968.

Mühl, Albert: Die Pfalzbahn, Stuttgart, 1982.

Sturm, Heinz: Die Pfälzischen Eisenbahnen, Speyer, 1967.

Weigelt, Horst: Bayerische Eisenbahnen – Vom Saumpfad zum InterCity, Stuttgart, 1982.

Zintl, Robert: Bayerische Nebenbahnen, Stuttgart, 1977.

Jahresberichte der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung, jährlich veröffentlicht im "Archiv für Eisenbahnwesen".

Berger, Manfred: Historische Bahnhofsbauten, Band III, Berlin, 1988.

Eichhorn, Ernst: Ein Auftrag für die Denkmalpflege – Die Eisenbahn in Franken; in: Zug der Zeit, Zeit der Züge, Band 1, Berlin, 1985.

Kubinszky, Mihály: Bahnhöfe Europas, Stuttgart, 1969.

Sendner-Rieger, Beatrice: Die Bahnhöfe der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn 1841 – 1853, Karlsruhe, 1989.

Eichendorf Ndb.

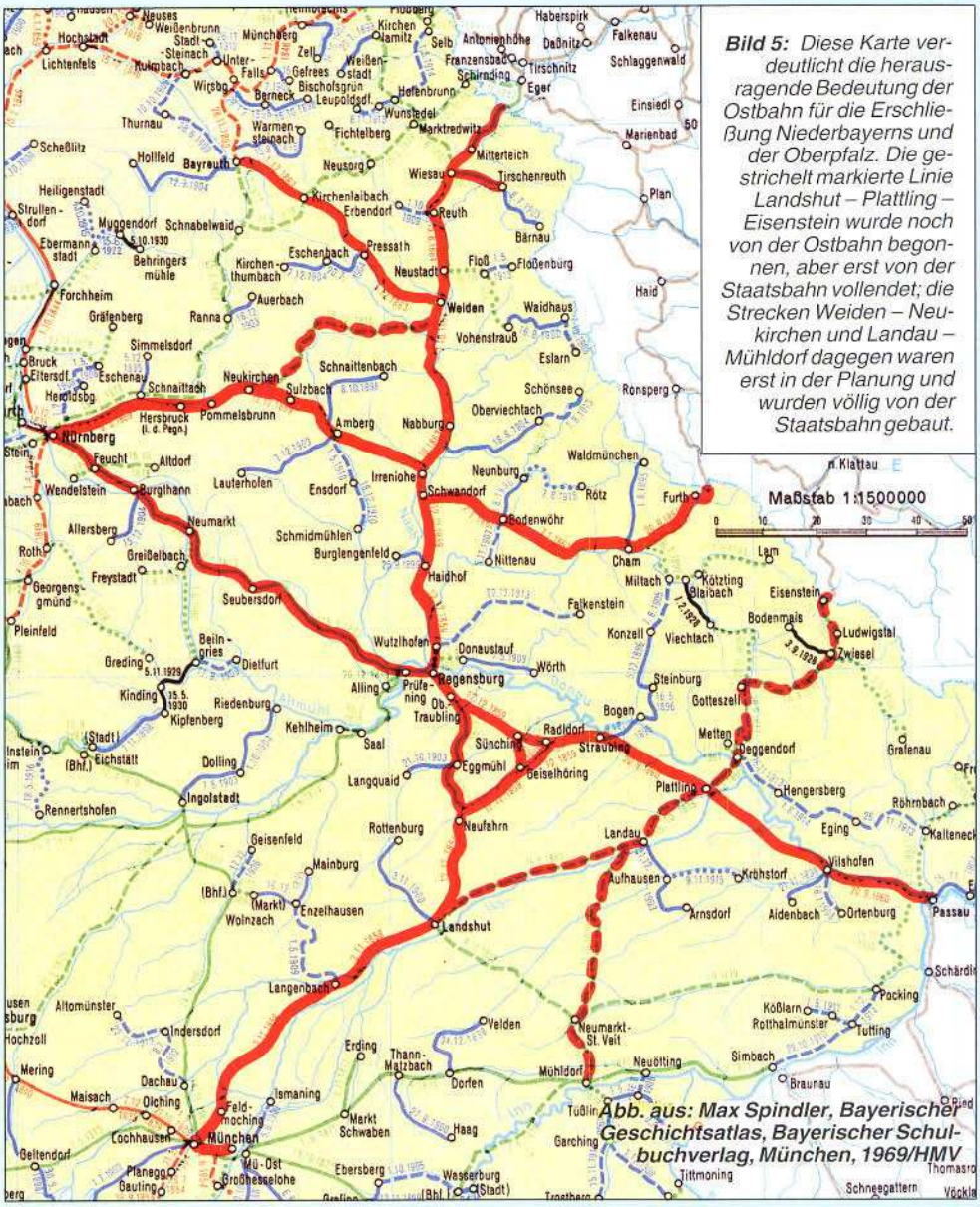

Maßstab 1:1500000
0 10 20 30 40 50
Nürnberg
Regensburg
Weiden
Amberg
Passau
Landshut
München
Mühldorf
Plattling
Landau
Eisenstein
Ludwigstal
Zwiesel
Cham
Furth
Schwandorf
Neukirchen
Pressath
Neustadt
Bayreuth
Hof
Eger
Aussig
Prag
Pilsen
Budweis
Linz
Salzburg
Innsbruck
Wien
Brünn
Ostrau
Lemberg
Krakau
Warschau
Berlin
Leipzig
Dresden
Frankfurt
Stuttgart
Zürich
Mailand
Venedig
Triest
Rom
Neapel
Palermo
Athen
Konstantinopel
Smyrna
Kairo
Tripolis
Algier
Tunis
Malta
Sofia
Belgrad
Budapest
Bukarest
Odessa
Moskau
Petersburg
Helsinki
Stockholm
Christiania
Kopenhagen
Amsterdam
Brüssel
Paris
London
Madrid
Lissabon
Gibraltar
Marseille
Genua
Bern
Basel
Straßburg
Metz
Nancy
Lyon
Genf
Turin
Florenz
Ancona
Bari
Messina
Catania
Tripolis
Tunis
Algier
Oran

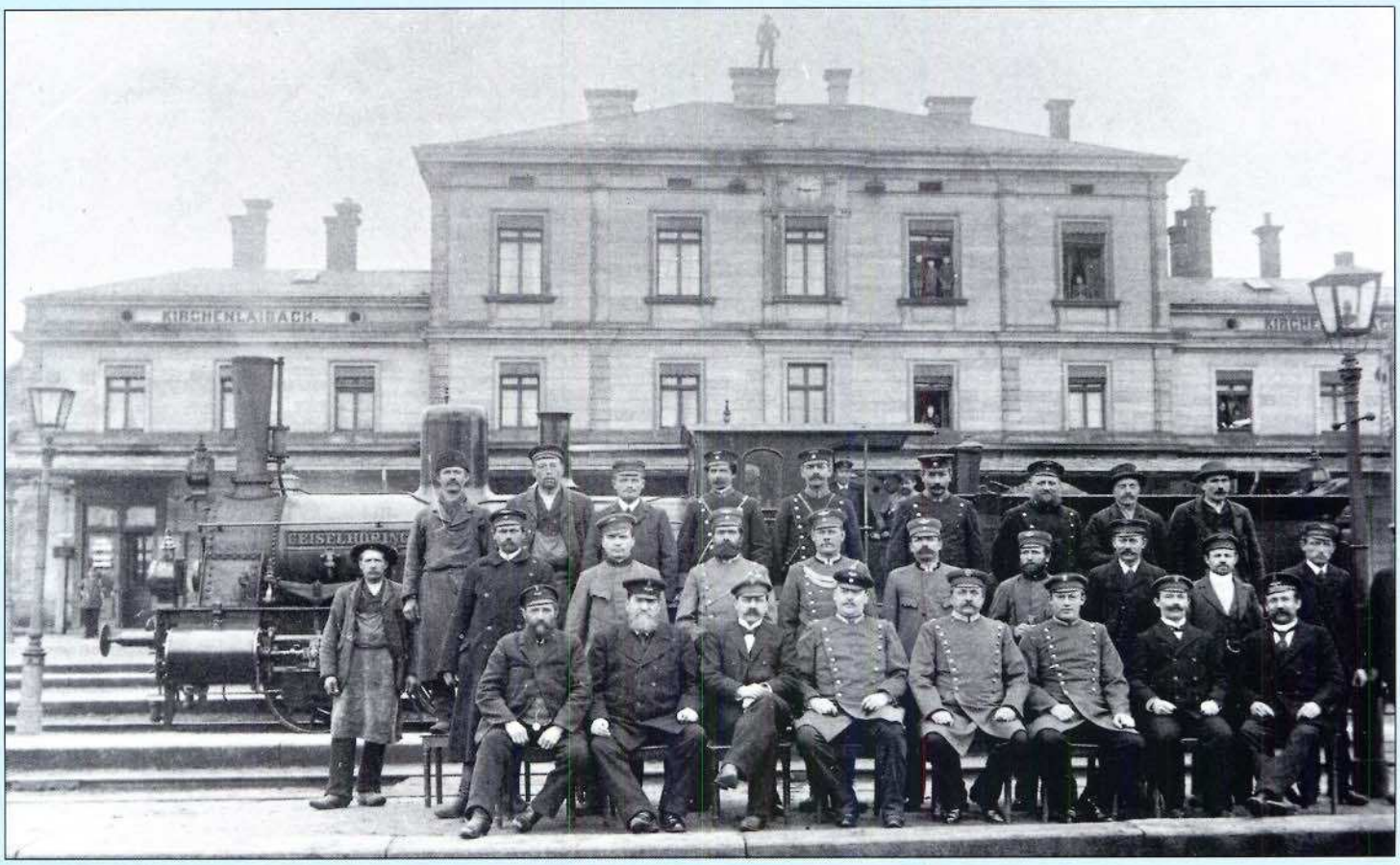
Bild 6: Um 1900 entstand diese prächtige Aufnahme vom Regensburger Hauptbahnhof mit der nachretuschierten Lokomotive links. Noch heute erlaubt eine Straßenbrücke an gleicher Stelle einen schönen Blick auf das Geschehen auf den Gleisen. ***Abb.: Stadtmuseum Regensburg***

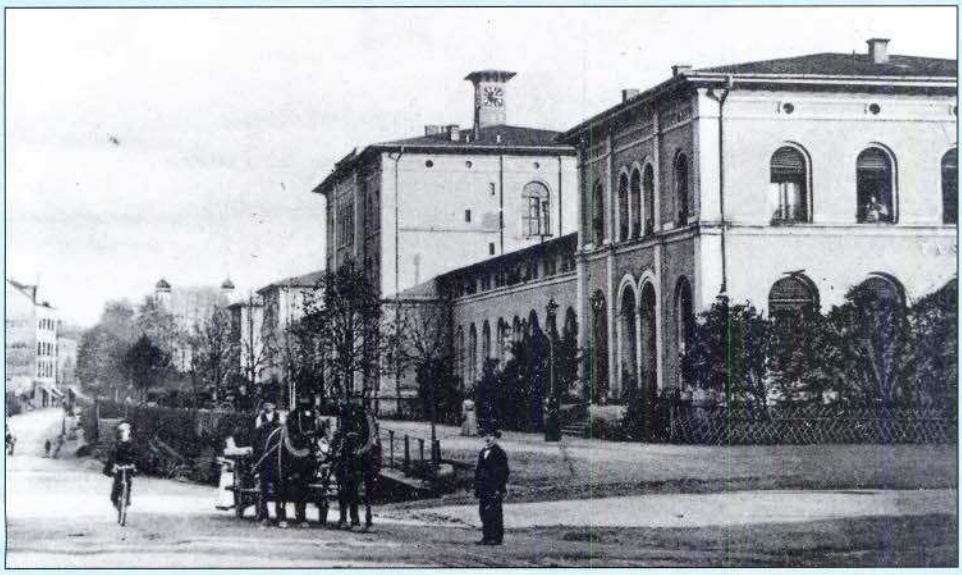
Bild 7 (linke Seite unten): *Auch Wiesau war ein wichtiger Bahnhof der Ostbahn. Hier zweigte von der Hauptlinie Regensburg – Eger die Vizinalbahn nach Tirschenreuth ab.*

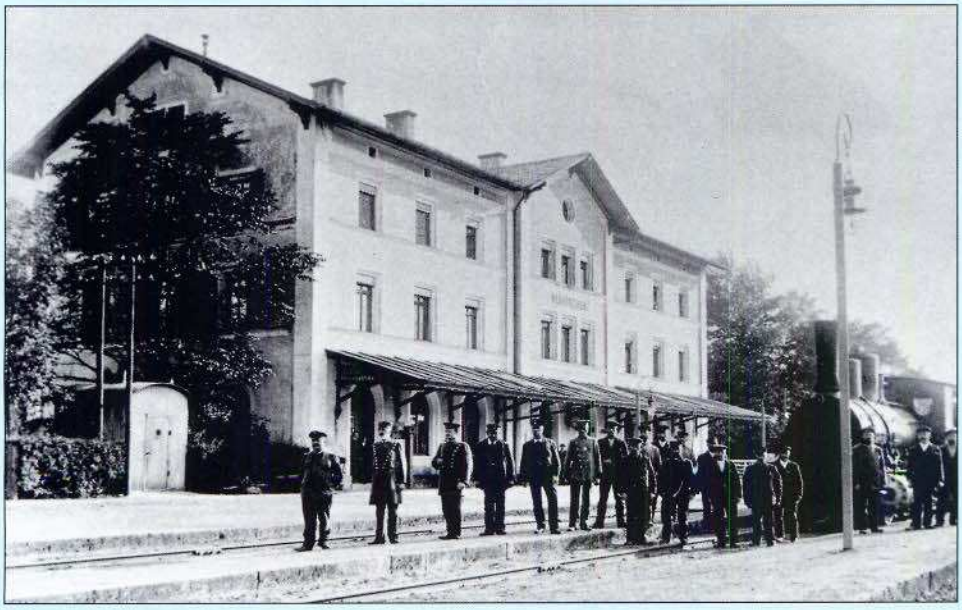
Bild 8: *In Pilsting trafen die 1875 von der Ostbahn eröffnete Strecke Mühldorf – Landau – Eisenstein und die erst 1880 von der Staatsbahn fertiggestellte, aber von der Ostbahn vorbereitete Linie nach Landshut zusammen.* ***Abb. 7 und 8: Sammlung Asmus***

– Regensburg – München/Nürnberg Konkurrenz. Die Auseinandersetzung bekam auch die staatliche Süd-Nord-Bahn zu spüren. Zwischen München und Sachsen war man – zumindest im Güterverkehr – via Ostbahn, also über Regensburg, Weiden und Eger, besser bedient. Kurzum, Ostbahn und Staatsbahn standen in heftigem Wettbewerb. Tatsächlich gelang es der Staatsbahn und den mit ihr kooperierenden außerbayerischen Bahnen, durch günstigere Angebote die Gewinne der Ostbahn allmählich zu drücken. 1874 sank die Ostbahnrendite erstmalig unter 4,5%. Das heißt, was der Staat durch den Verkehrszuwachs seiner Bahnen mit einer Hand der Ostbahn wegnahm, mußte er mit der anderen Hand dieser per Garantiezinsen wieder zurückgeben. Eine irrwitzige Situation.

Die Staatsbahn war inzwischen für den Tarifkampf gut gerüstet. Nach den unrühmlichen Ergebnissen der frühen Jahre warf sie ab 1856 erstmals nennenswerte Gewinne





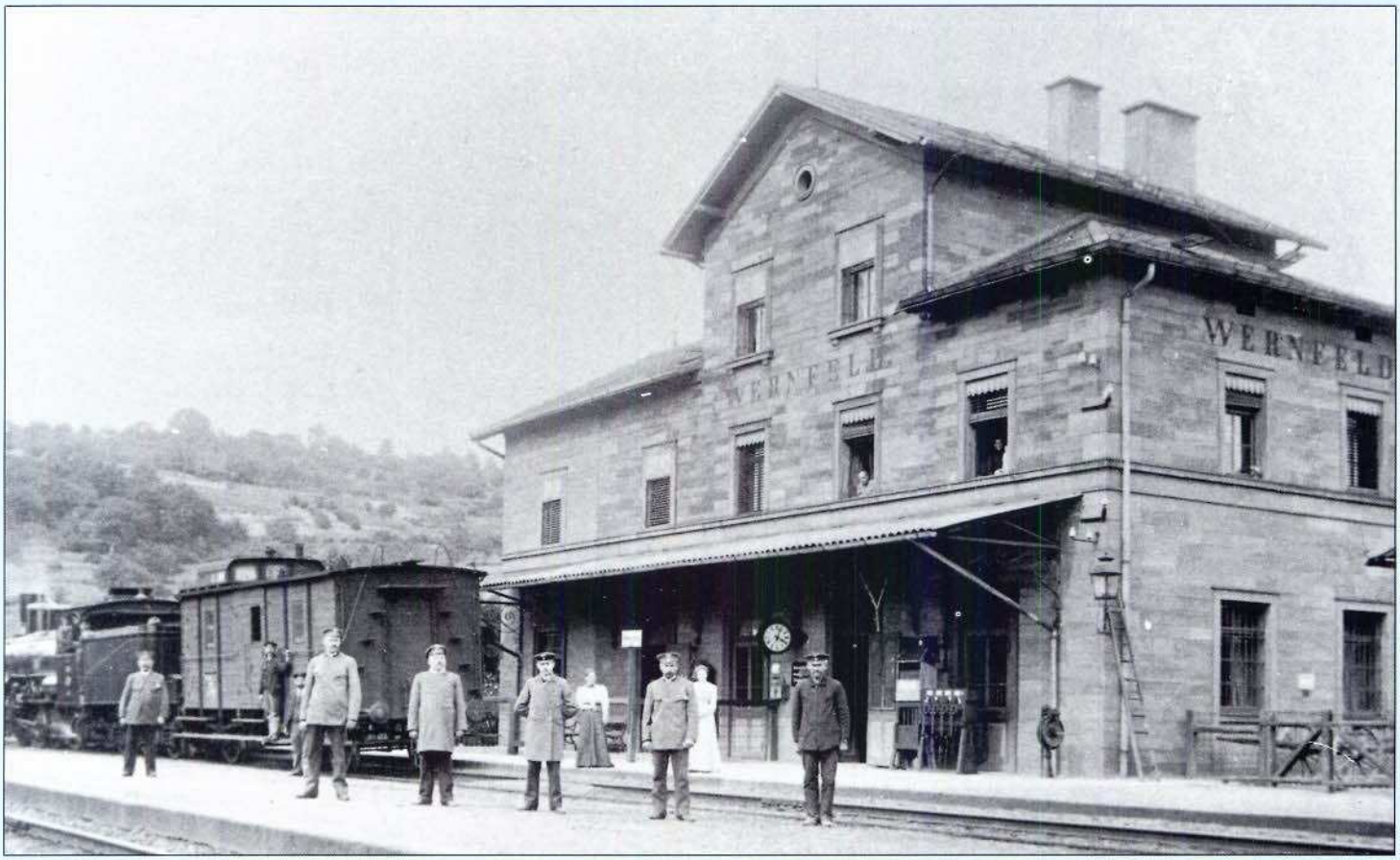


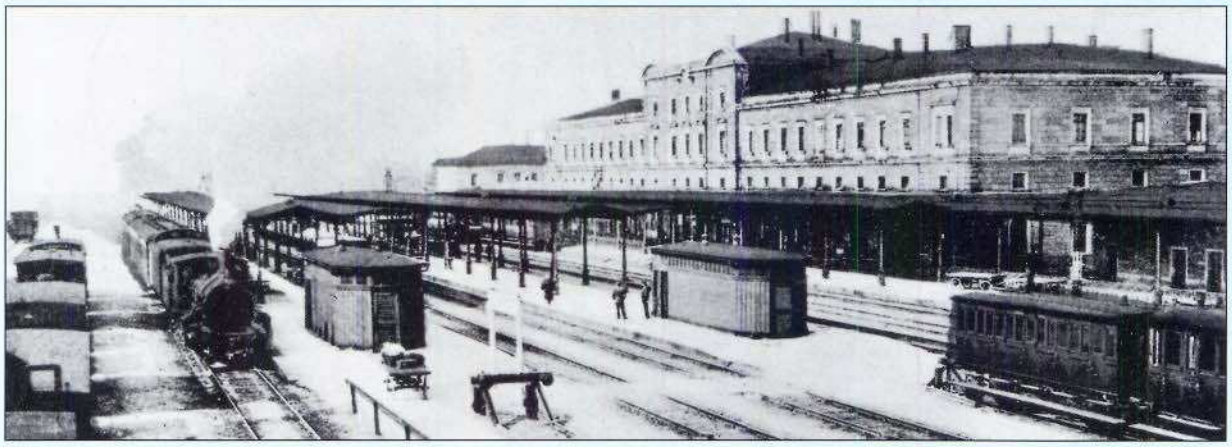
ab, und diese Tendenz setzte sich trotz einiger Rückschläge fort. Mitte der 1860er Jahre – die Eisenbahnen erlebten allerorten einen gewaltigen Aufschwung – wurde von den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen eine Rendite von 6,24% erreicht, die größte in ihrer Geschichte. Angesichts dieser Situation hatten sich die alten Widerstände gegen einen Ausbau des Staatsbahnnetzes verflüchtigt. Nun wurde von den Verkehrspolitikern das Heil im Wettbewerb gesucht. "Konkurrenz belebt das Geschäft", hieß nicht nur auf Bayerns Gleisen das neue Motto.

Aber: Wie auch in Preußen, wo das "gemischte System" von Staats- und Privatbahnen zu vielen unsinnigen Streckenbauten, zum Durcheinander im Tarifwesen, letztlich zur Verschleuderung riesiger Summen geführt hatte, so wuchs auch in Bayern die Kritik an der Teilung des Eisenbahnwesens. Und auch hier nahm sie an Schärfe zu, als nach den Jahren des Booms plötzlich 1873 die Weltwirtschaftskrise ins Land brach.

Das unsinnige Gegeneinander von Staats- und Ostbahn sollte nun rasch ein Ende finden, die Ostbahn in die Staatseisenbahnen eingegliedert werden. Da traf es sich ganz gut, daß inzwischen die stolze Ostbahn ins Gerede gekommen war. Der Landtagsabgeordnete Gustav von Schlör – einer der eifrigsten Befürworter der Ostbahnverstaatlichung – wurde nicht müde, die Probleme aufzulisten.

Da war beispielsweise die seines Erachtens völlig verfehlte Strecke Mühldorf – Pilsen, die viel günstiger über Straubing und Cham gebaut worden wäre. Da war der langwierige und nach Schlörs Meinung hinsichtlich der Trassierung ebenfalls völlig verfehlte und überteuerte Bau der Strecke Nürnberg





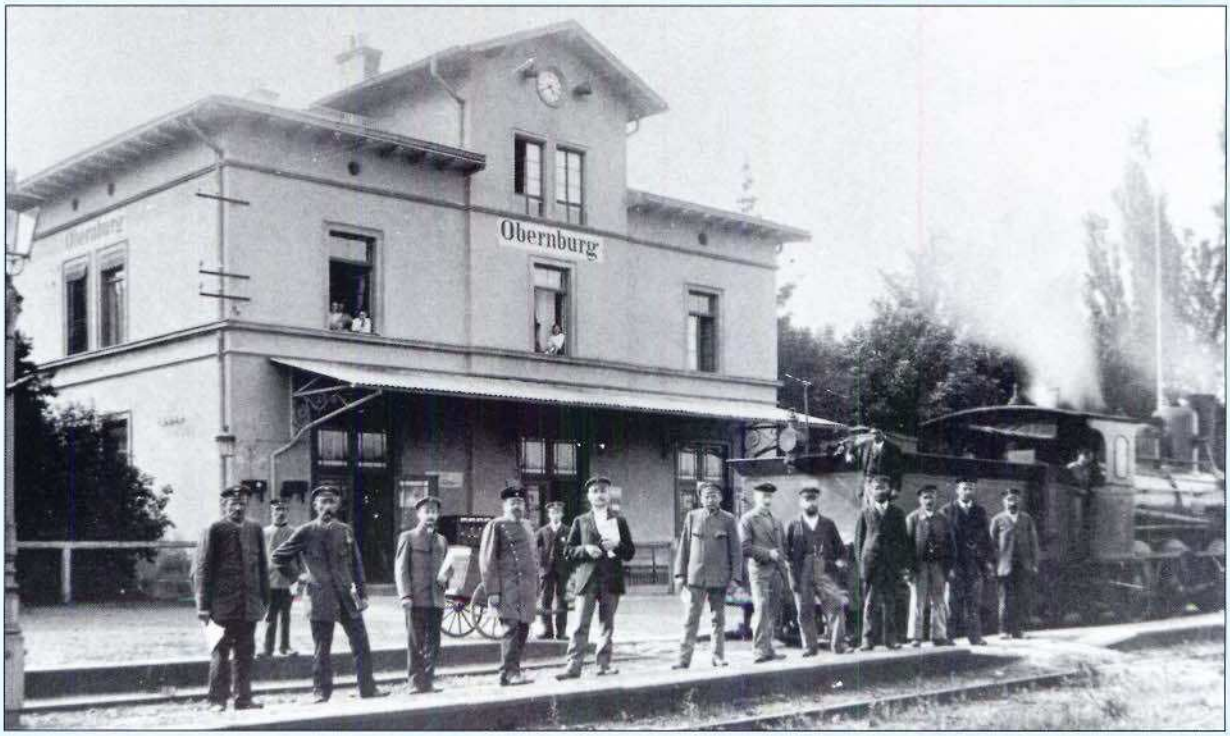


Bild 12: *Auch die Staatsbahn war nicht untätig: 1879 wurde die Werntalbahn Richtung Schweinfurt eröffnet.*

Bild 13 (rechts): *In Oberndorf erhielt Schweinfurt 1875 einen neuen Bahnhof. Er hieß bis 1893 Oberndorf-Schweinfurt, dann Schweinfurt Centralbahnhof und ab 1906 Hauptbahnhof.*
Abb.: Stadtarchiv Schweinfurt

Bild 9 (linke Seite oben): *In Kirchenlaibach steht dieses prächtige Empfangsgebäude. Die Lok trägt den Namen Geiselhöring.*

Bild 10 (linke Seite Mitte): *Bahnhof Passau von der Straßenseite. Das Dachreiter-Uhrtürmchen ist typisch für Ostbahnstationen.*
Abb.: Slg. Klee

Bild 11 (linke Seite unten): *In Neukirchen zweigt die Linie nach Weiden von der Ostbahn-Stammstrecke Nürnberg – Regensburg ab.*

Bild 14 (rechts): *Am Main liegt der Bahnhof Obernburg (heute Obernburg-Elsenfeld). Hier zweigte seit 1910 die Lokalbahn nach Heimbuchental ab.*
Abb. 9, 11, 12 und 14: Slg. Asmus

– Neumarkt – Regensburg, der einfach nicht vorankommen wollte. Da waren die Klagen, die Ostbahn verwende aus falsch verstandener Sparsamkeit gelegentlich minderwertige Materialien, ihre Ingenieure ließen es schon mal an der notwendigen Sorgfalt fehlen. Schlör wußte sehr wohl, wovon er redete, schließlich war er selbst als Nachfolger des berühmten Paul von Denis Direktor der Ostbahn gewesen.

Anfang 1873 faßte Gustav von Schlör in einer ausführlichen Denkschrift seine Überlegungen folgendermaßen zusammen: *"Die Ostbahn-Gesellschaft ist kein bloßes Privat-Institut. Sie ist eine öffentliche Anstalt. Die von ihr nutzlos ausgegebenen Millionen sind dem Lande entzogen, weil sie die Entwicklung des Bahnnetzes mindestens sehr verzögern ... Bayern ist reich genug, die gute Ostbahn zu bezahlen, wenn das allgemeine Interesse deren Erwerb fordert; und dieser Zeitpunkt liegt näher, als viele ahnen."*

Damit waren außenpolitische Ereignisse gemeint. Aus Berlin drang unüberhörbar die Kunde, Reichskanzler Otto von Bismarck wolle die Bahnen Deutschlands unter den Fittichen des jungen Reiches zusammenfügen. Nie und nimmer hätte Bayern für diese ungeheuerliche Attacke, hinter der ganz zweifellos Preußen stecken mußte, seine Staatsbahnen hergegeben! Aber gegen den Aufkauf der noch frei gehandelten Ostbahnaktien hätte man sich kaum wehren können. Es sei denn, auch die Ostbahnen würden rechtzeitig zu Staatsbahnen gemacht.

Bild 15 (oben): *Im Bahnhof Heigenbrücken im Spessart (Ufr.) ist offenbar soeben ein Sonderzug eingetroffen; zahlreiche Reisende marschieren über den Hausbahnsteig zum Ausgang. Heute sieht es – abgesehen von der Fahrleitung – nicht viel anders aus.* ***Abb.: Slg. Dr. Scheingraber***

Bild 16: *Noch einmal zur Strecke Aschaffenburg – Miltenberg im äußersten Nordwesten des rechtsrheinischen Bayern. Das Personal der Station Klein-Heubach hat für den Fotografen Aufstellung genommen (um 1900).*
Abb. 16 und 18: Sammlung Asmus