

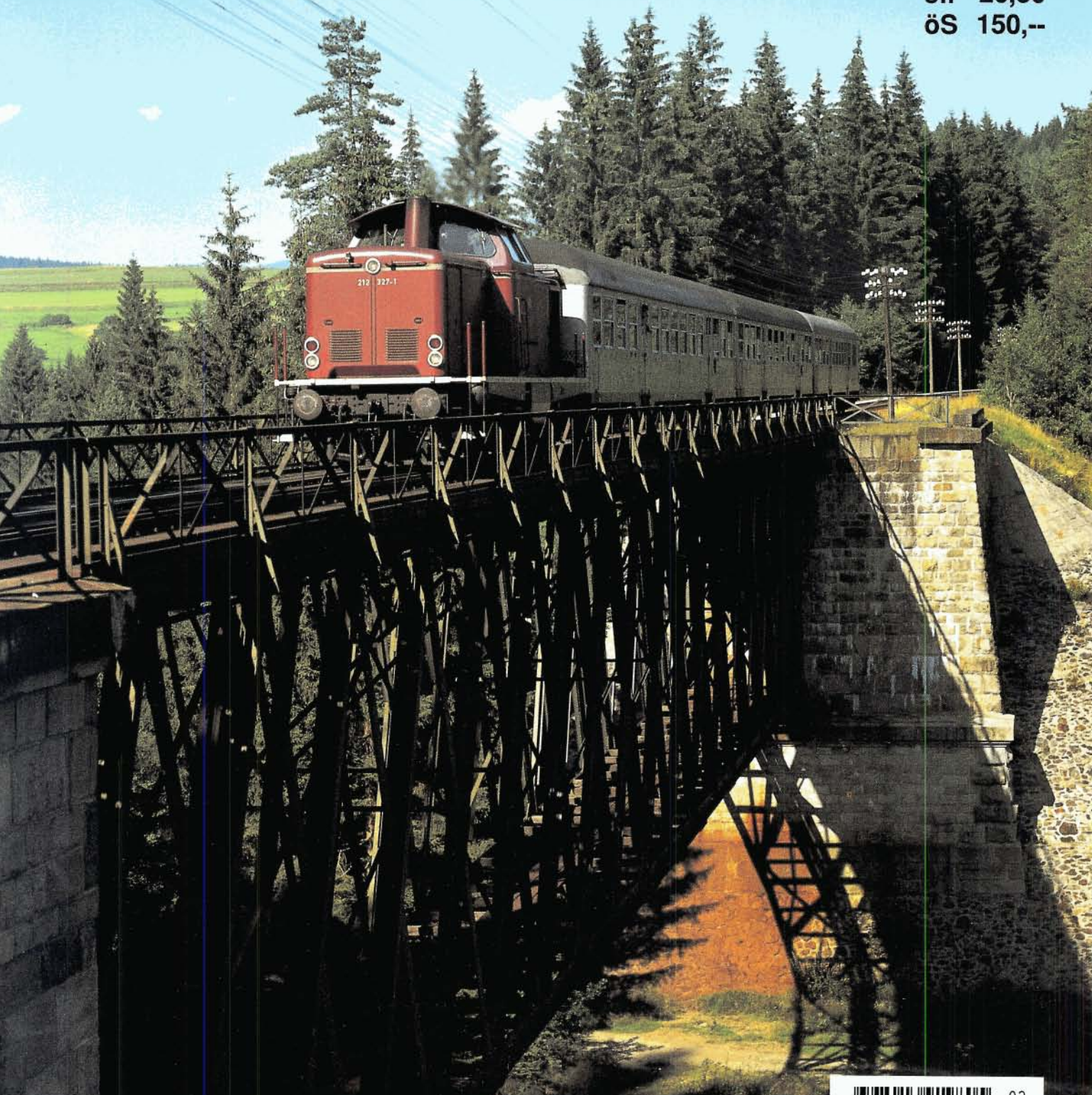
**Eisenbahn
JOURNAL**

B 30873 E
ISBN 3-922404-89-8

**special
2/96**

Eisenbahnen im Bayerischen Wald

DM 19,80
sfr 20,50
öS 150,--



Udo Kandler

4 398013 919805 02

Bild 2: Ein dreiteiliger Schienenbus der Baureihe 798/998 vom Bw Plattling befindet sich am 19. Mai 1981 bei Haibach (Niederbayern) auf der Fahrt von Miltach nach Straubing.

Bild 1 (Titel): Von jeher stellt die Waldbahn Plattling – Bayerisch Eisenstein die wichtigste Schienenverbindung im Bayerischen Wald dar. Hier passiert die 212 327 am 7. August 1980 mit dem N 7479 unweit Bettmannsäge die Brücke über den Schwarzen Regen. **Abb. 1 und 2: A. Ritz**



Inhalt

	Seite		Seite
Einleitung	6	Die Bahnwärterhäuser der Waldbahn	58
Zur Geschichte der Eisenbahn im Bayerischen Wald	8	Die Ohebrücke bei Regen Bayerns zweithöchste Eisenbahnbrücke	60
Aus der Donauniederung nach Bayerisch Eisenstein	16	Triebfahrzeugeinsätze im Bayerischen Wald	62
Durch den Böhmerwald	28	Die Regentalbahn	68
Die Zahnradstrecke Erlau – Obernzell – Wegscheid	32	An der Grenze Cham – Furth im Wald – Landesgrenze	77
Eine Region der Nebenbahnen	36	Localbahnmuseum Bayerisch Eisenstein	78
Die Schienen-Straßen-Omnibuslinie Cham – Passau	54	Eröffnungs- und Stilllegungsdaten	80
		Quellen	80



Einleitung

Wer kennt sie nicht, die sich im Osten Bayerns zwischen Regensburg und Passau nördlich der Donau bis zur tschechischen Grenze erstreckende Landschaft des Bayerischen Waldes? Der unverkennbare Charme der beliebten Urlaubsregion zieht Sommer wie Winter viele Erholungssuchende in ihren Bann, wenngleich seit dem Fall des "Eisernen Vorhangs" im bayerisch-böhmischen Grenzland nichts mehr so ist, wie es einmal war. Vorbei die Ruhe in den ehemals verträumten Grenzorten; sie sind vom pulsierenden Leben der Touristenströme erfüllt. Auf böhmischer Seite "brummt" das Geschäft um die Gunst der Urlauber mit all seinen Vor- und Nachteilen. Der Bayerische Wald und der Böhmerwald sind auf dem besten Weg, wieder ein zusammenhängendes Urlaubsgebiet im Herzen Europas zu werden.

Erfreulicherweise konnte die Eisenbahn von den epochalen Veränderungen ein wenig mitprofitieren. Immerhin ist der gemeinsame Grenzbahnhof von Bayerisch Eisenstein/Železná Ruda zwischen DB AG und CD seit Juni 1991 wieder geöffnet – dort, wo die Züge lange Zeit unmittelbar am

Grenzzaun endeten. Dieser Lichtblick darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß sich die Eisenbahn im Bayerischen Wald weiter auf dem Rückzug befindet. Dem verbliebenen Güterverkehr wird spätestens die Regionalisierung vollends den Garaus machen, und damit werden weitere Strecken von der Landkarte verschwinden. Nur der Waldbahn und einigen wenigen Nebenbahnen bleibt das Schicksal des Abrisses erspart. Vom einst stattlichen Schienennetz bleibt allenfalls ein Torso übrig.

Obwohl immer auf die recht bescheidenen ländlichen Bedürfnisse abgestimmt, brachte der Eisenbahnbetrieb im Bayerischen Wald einige interessante Betriebssituationen hervor. Man denke nur an den Schienen-Straßen-Busbetrieb von Cham quer durch den Bayerischen Wald nach Passau, den Zahnradbetrieb zwischen Obernzell und Wegscheid oder jene Privatbahnen, die sich schließlich unter dem Dach der für die Region so bedeutenden Regentalbahn AG vereinten.

Eine Tochter der Regentalbahn AG, die Regental Bahnbetriebs-GmbH, wird es künftig auch sein, die mit der Regionalisie-

rung der Strecken der Eisenbahn im Bayerischen Wald ein völlig neues Gesicht geben wird. Alte Betriebsformen aus Zeiten der Bundesbahn wird man dann nur noch vereinzelt antreffen. Statt dessen befördern moderne Leichttriebwagen die Reisenden über die Waldbahn nach Deggen-dorf, Regen, Zwiesel oder Bayerisch Eisenstein. Wer dennoch den Blick zurück nicht missen möchte, kann ein Stück bayerischer Eisenbahngeschichte im "Localbahnmuseum Bayerisch Eisenstein" Revue passieren lassen. Dagegen lassen sich die Impressionen einer Fahrt mit der Waldbahn noch tagtäglich aufs neue erleben, bedürfen keiner musealen Inspiration. Ebenso der Blick über den Zaun zu unseren tschechischen Nachbarn: Eine Bahnreise durch den Böhmerwald nach Klatovy vermittelt dort phantastische Eindrücke einer waldrreichen Landschaft.

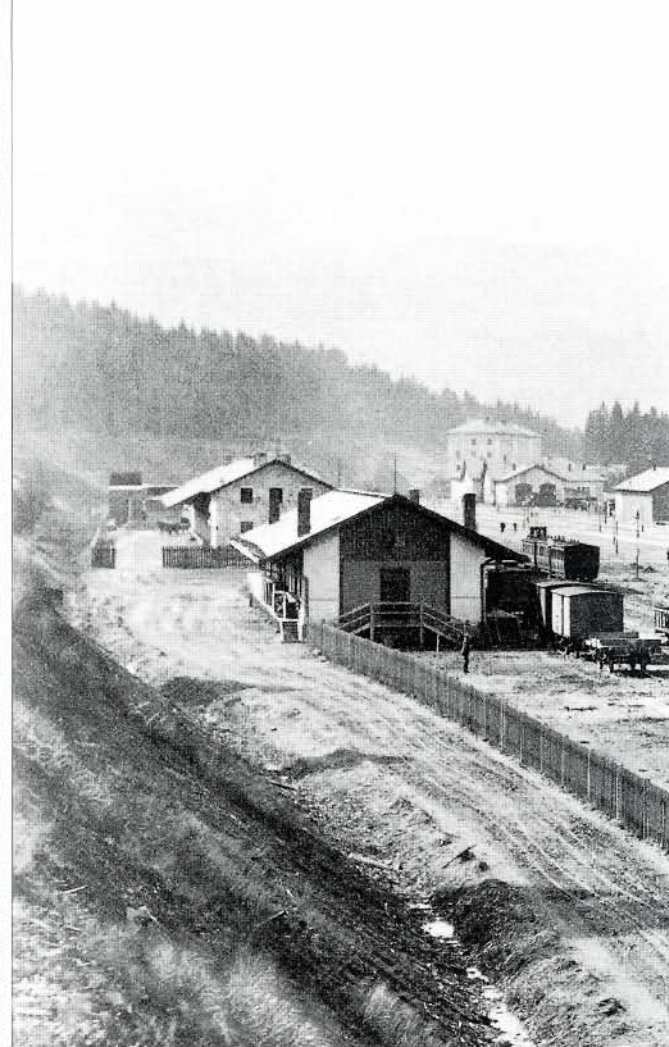
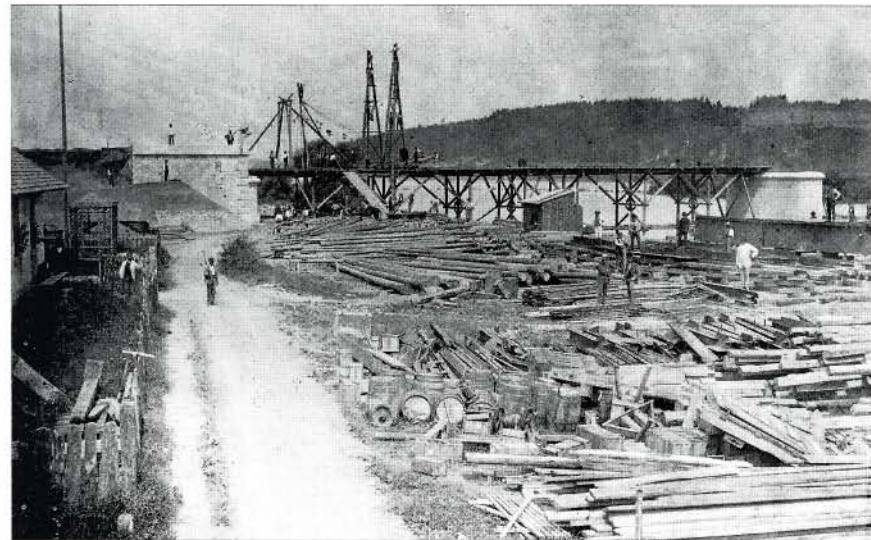
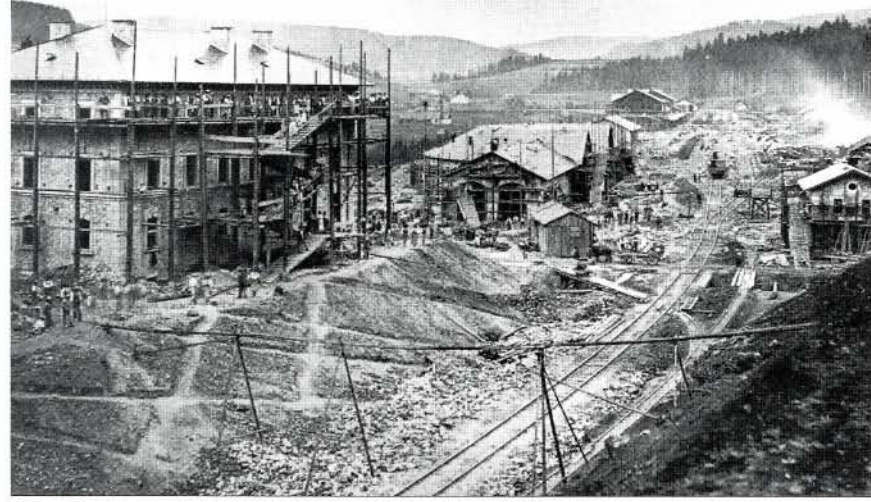
Udo Kandler

Bild 3: Die Ohebrücke bei Regen gilt als das imposanteste Eisenbahnbauwerk der Region, das am Abend des 2. Juli 1994 der IC 929 "Grosser Arber" befährt. **Abb.: U. Kandler**

Bild 4 (rechts): Übersicht über das Streckennetz im Bayerischen Wald. **Abb.: S. Kandler**







Zur Geschichte der Eisenbahn im

Obwohl die "Königlich privilegierte Actiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen" einer Querverbindung durch den Bayerischen Wald zunächst recht verhalten gegenüberstand, war sie letztlich auch hier der Wegbereiter für ein aufstrebendes Schienennetz.

Ins Leben gerufen wurde die Privatbahngesellschaft am 19. März 1856. In nur fünf-einhalb Jahren schuf das Unternehmen in der Oberpfalz und in Niederbayern vier Stammstrecken: Nürnberg – Hersbruck – Amberg – Schwandorf – Regensburg, München – Landshut – Geiselhöring – Regensburg, Geiselhöring – Straubing – Passau – Landesgrenze sowie Schwandorf – Cham – Furth im Wald – Landesgrenze. Dabei tangiert vor allem letztere Verbindung zur bayerisch-böhmischen Grenze hin den Nordrand des Bayerischen Waldes mit dem Anschluß an die Böhmisches Westbahn nach Pilsen. Der Schienenstrang wurde hier durch die Cham-Furth Senke geführt, welche die natürliche Trennungslinie zwischen dem Oberpfälzer Wald und dem Bayerischen Wald bildet. Unweit der südlichen Ausläufer kam die Linie von Regensburg über Geiselhöring und Passau bis zur Landesgrenze hinzu. Folglich gab es bereits frühzeitig Bestrebungen, zwischen den beiden Strecken eine Querverbindung durch den Bayerischen Wald herzustellen.

Zunächst wurde vorrangig eine Verbindung von Straubing nach Cham angestrebt – eine definitive Route durch das hügelige Bergland blieb jedoch in weiter Ferne.

Die Ostbahn zeigte anfangs ein eher verhaltenes Interesse an einem derartigen Bahnbauprojekt. Wie so viele Mittelgebirgsregionen mußte letztlich auch der Bayerische Wald aufgrund seiner Randlage um die Erschließung durch den neuen Verkehrsträger kämpfen. In den Folgejahren bildeten sich zahlreiche Interessengruppen, die allesamt bemüht waren, die Eisenbahn in den Bayerischen Wald zu holen. Neben der Straubing-Chamer Variante wurde ferner eine Verbindung Passau – Freyung – Zwiesel – Kötzing mit Anschluß an die Strecke Schwandorf – Furth im Wald bei Arnschwang diskutiert. Die denkbar ungünstige Wirtschaftlichkeitsberechnung bereitete allerdings dahingehenden Bestrebungen ein schnelles Ende.

Zwiesels Bemühungen um den Bau der Waldbahn

In Zwiesel als einem der zentralen Orte im Herzen des Bayerischen Waldes formierte sich eine Interessengruppe, die am 26. November 1867 den königlich bayerischen

Entscheidungsträgern eine Bahn von Degendorf über Zwiesel nach Eisenstein unterbreitete; gleichzeitig wurden allerdings damit vorangegangene Bemühungen um den Bahnbau zwischen Cham und Zwiesel fallengelassen.

Zusätzlichen Auftrieb bekam das Waldbahn-Projekt durch die Absichtserklärung der "Pilsen-Priesener Eisenbahn-Gesellschaft", eine Bahn von Pilsen über Klattau durch den Böhmerwald zur bayerischen Grenze nach Eisenstein bauen zu wollen. Die Ostbahn ließ sich selbst von einer möglichen Durchgangslinie anfangs nicht

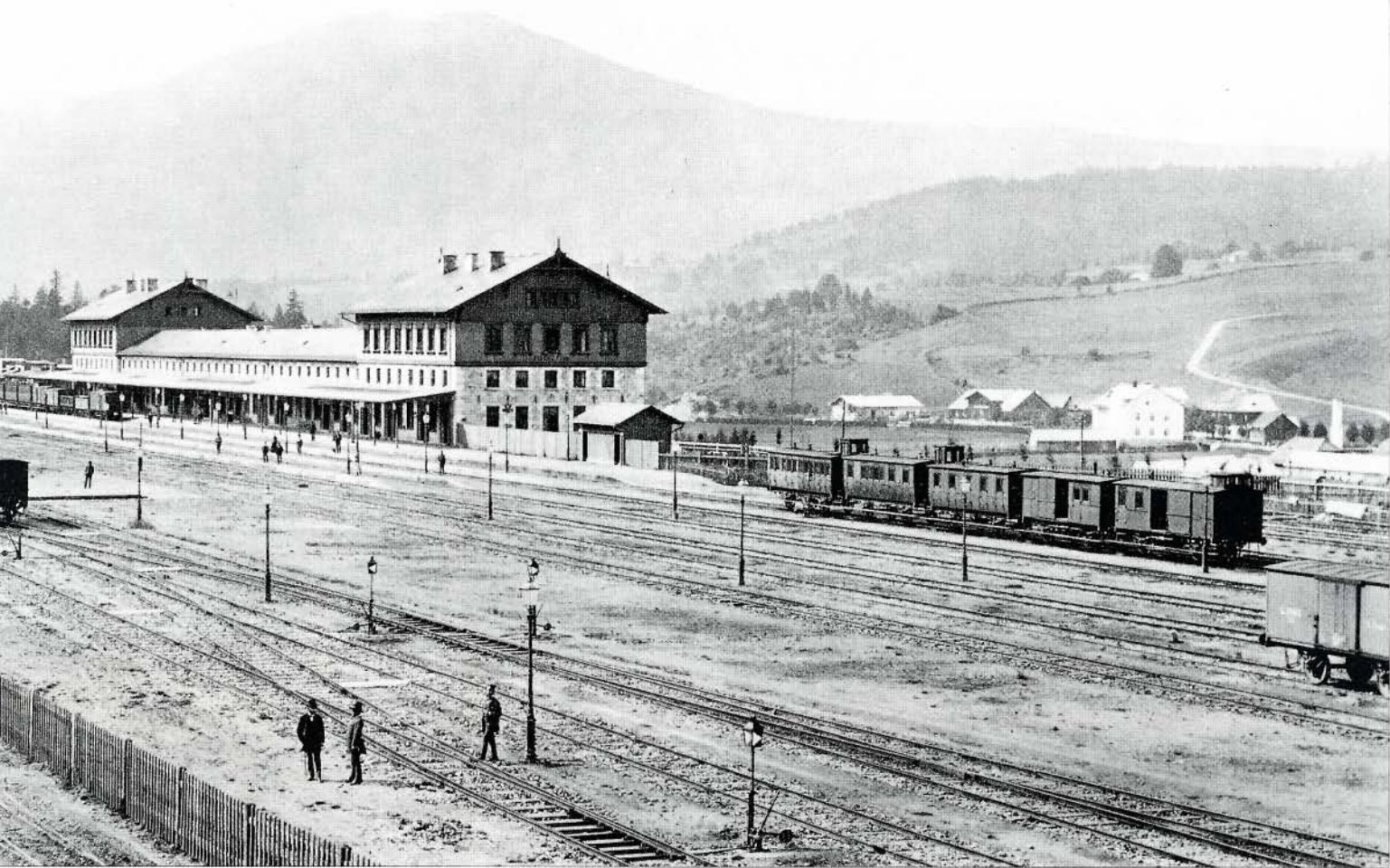
Bild 7 (großes Bild oben): Der Bahnhof Eisenstein mit dem imposanten Empfangsgebäude, vorgelagerter Lokstation und den ausgedehnten Gleisanlagen in einer Ansicht von böhmischer Seite her gesehen (Aufnahme um 1880). Im Hintergrund erhebt sich der Große Arber mit 1456 m als höchster Berg des Bayerischen Waldes.

Bild 5 (ganz oben links): Das Areal des Bahnhofs Eisenstein gleich im Jahre 1876 mit seinen zahlreichen Gebäuden einer Großbaustelle, auf der viele Menschen Arbeit fanden.

Bild 6 (darunter): Bauzustand der Donaubrücke bei Degendorf am 28. Juli 1876.

Bild 8 (rechts): Im Auerbachtal hat man am 24. September 1875 gerade begonnen, mittels Kipploren über ein Sturzgerüst den Bahndamm anzuschütten.

Abb. 5 bis 8: Verkehrsmuseum Nürnberg



Bayerischen Wald

sonderlich beeindruckend, war doch durch die schwierige Topographie eine ungünstige Betriebsführung vorgegeben. Die Interessen der privatwirtschaftlich orientierten Ostbahn-Gesellschaft richteten sich daher auf Projekte mit guter Renditeerwartung. Schließlich konnte die Ostbahn mit dem vorhandenen Schienennetz ordentliche Gewinne einfahren und ihren Aktionären entsprechende Dividenden ausschütten. Offensichtlich scheute man als erfolgsvorwöhntes Unternehmen, ein weniger gewinnversprechendes Bahnbauprojekt anzupacken.

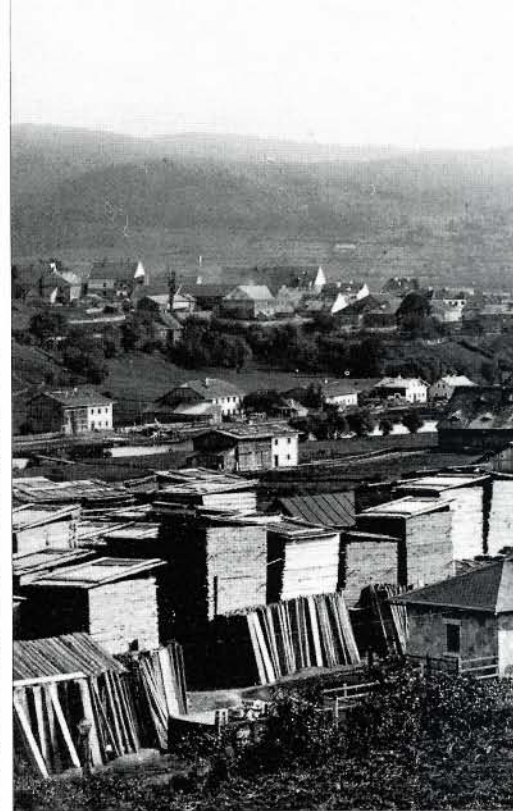
Erste Projektierungsarbeiten wurden daher von der Staatsregierung finanziert, die inzwischen ein verstärktes Interesse an der Förderung der Infrastruktur im Bayerischen Wald bekundete. Gleichzeitig dachte man natürlich an die Vorzüge einer direkten Verbindung München – Böhmen. Bei der Ostbahn hatte währenddessen die Optimierung des vorhandenen Schienennetzes durch begradigte Verbindungsbahnen Vorrang, wodurch der Zugbetrieb auf den Stammstrecken erheblich vereinfacht und beschleunigt werden konnte. Über den Oberpfälzer Jura entstand die direkte Ver-

bindung von Nürnberg über Neumarkt nach Regensburg, die in drei Etappen eröffnet wurde: Nürnberg – Neumarkt am 1. Dezember 1871, Regensburg – Seubersdorf am 15. Mai 1873, Seubersdorf – Neumarkt am 1. Juli 1873. Im weiteren war es auf der Strecke Passau – Regensburg die Direktanbindung von Straubing nach Sünching (eröffnet am 1. Juli 1873) sowie zwischen Landshut und Regensburg die Querverbindung Neufahrn – Obertraubling (eröffnet am 6. August 1873). In beiden Fällen brauchte der Bahnhof Geiselhöring nicht mehr angefahren zu werden.





Bild 9: An der Hausermühle zwischen Gotteszell und Triefenried postierte am 22. August 1876 der Fotograf seine Plattenkamera, um die gerade fertiggestellte Bahnbrücke im Bild festzuhalten.



Durch die wachsende Bedeutung des Böhmerwald-Projektes nach Eisenstein sah sich die Ostbahn zunehmend gefordert, dem öffentlichen Druck nachzugeben und ihrerseits die Fortsetzung in Angriff zu nehmen. Obgleich seit dem 3. August 1869 die Konzession für einen möglichen Streckenbau von Straubing nach Cham vorlag, gewann das Waldbahn-Projekt seiner immer stärker auch politischen Bedeutung wegen beständig an Gewicht. Bayern hatte dem Nachbarn längst einen entsprechenden Anschluß zugesagt.

Mit der Konzessionierung am 25. November 1872 war schließlich der gesetzliche Rahmen gesteckt. Als sich dann am 13. Februar 1873 auch die Ostbahn-Aktionäre

mehrheitlich für den Bau der Waldbahn Plattling – Deggendorf – Regen – Zwiesel – Eisenstein aussprachen, stand dem Vorhaben nichts mehr im Weg. Freilich waren diesem Mehrheitsbeschluß heftige Debatten über mögliche Trassenvarianten vorausgegangen. Ausschlaggebend für den Bau der Waldbahn war vor allem die Einigung mit der "Pilsen-Priesener Eisenbahngesellschaft" über den definitiven Anschluß der beiden Bahnen in Eisenstein, was die Staatsverträge zwischen Bayern und Österreich-Ungarn regelten. Maßgeblich für die Entscheidungsfindung war letztlich die bereits seit dem 13. November 1872 vorliegende Genehmigung zur Bauausführung des Böhmerwald-Projektes. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren erwies sich der

Vorstand des Zwieseler Eisenbahnkomitees, Benedikt von Poschinger, der durch seine rhetorische Begabung die Mehrheit der Aktionäre auf das Waldbahn-Projekt einstimmen konnte, als einer der treibenden Kräfte. Weiterhin engagierte sich in besonderem Maße auch der Deggendorfer Stadtpfarrer Dr. Konrad Pfahler für den Bahnbau.

Schwieriger Anstieg in den Bayerischen Wald

Der Mehrheitsbeschluß der Aktionäre veranlaßte die Ostbahn-Gesellschaft, unverzüglich die Detailplanung aufzunehmen.

Bild 10: Baufortschritt der 30 m hohen und 102 m langen Deffernikbrücke bei Ludwigsthal am 13. September 1876. Interessant ist die Uferbefestigung des begradigten Deffernikbaches durch Baumstämme.

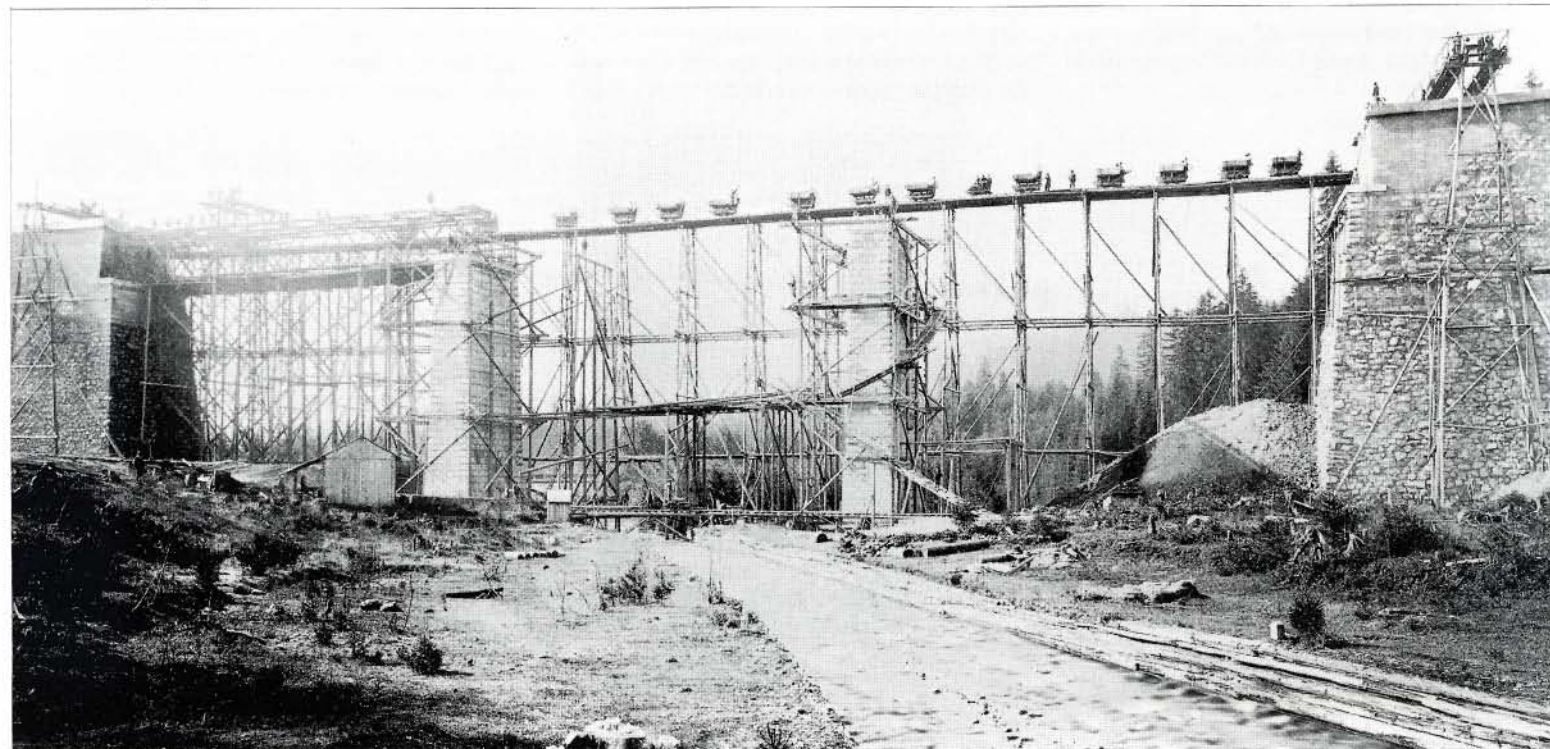




Bild 11: Bald nach Inbetriebnahme der Waldbahn, um 1880, dürfte diese Aufnahme des Bahnhofs Zwiesel entstanden sein. Daß Zwiesel schon vor dem Bau der Eisenbahn ein bedeutender Ort war, zeigt die recht ausgedehnte Stadtbebauung im Hintergrund.

Um den Anstieg aus der Donauniederung hinauf in den Bayerischen Wald zu ermöglichen, zeigte sich bereits bei den Vorarbeiten, daß eine aufwendige und damit teure Trassierung unumgänglich war. Strittig war zunächst noch die Frage, ob nun der Anstieg hinter Deggendorf in Richtung Gotteszell mittels einer geradlinigen Rampe mit Neigungsverhältnissen von bis zu 20‰ oder durch eine künstliche Längsentwicklung in gemäßigter Steigung bewältigt werden sollte. Um die Betriebskosten langfristig gering zu halten, entschied sich die Ostbahn bei Ulrichsberg zur Anlage einer doppelten Kehrschleife, wodurch die Steigung bei höchstens 12,5‰ gehalten werden konnte. Dazu mußte jedoch ein

um rund 9 km längerer Streckenverlauf in Kauf genommen werden.

Mit der Ausführung sah sich die Ostbahn – ähnlich wie zuvor beim Bau der Hauptbahn Nürnberg – Regensburg – denkbar ungünstigen Geländegegebenheiten ausgesetzt. Neben Kunstbauten in Form von Brücken und Tunnels wechselten sich auf weiten Abschnitten hohe Dämme und tiefe Einschnitte ab. Zudem machten den Ingenieuren permanente Damm- und Hangrutschungen das Leben schwer.

Die eigentlichen Ausführungsarbeiten wurden dann im Laufe des Jahres 1874 aufgenommen. In Spitzenzeiten standen während der Hauptbauphase bis zu 4000 Arbeiter in Lohn und Brot. Das einsam im

Wald gelegene Gelände des Eisensteiner Bahnhofs glich dabei einer Großbaustelle, wo allein unzählige Menschen beschäftigt wurden. An nennenswerten Kunstbauten waren notwendig:

	<i>Länge/Höhe</i>
Donaubrücke bei Deggendorf	365 m
Kühbergtunnel bei Ulrichsberg	475 m
Hochbühlentunnel bei Gotteszell	569 m
Ohebrücke bei Regen	308 m/48 m
Regenbrücke bei Regen	114 m/25 m
Regenbrücke bei Schweinhütt	70 m/19 m
Regenbrücke bei Zwiesel	135 m/14 m
Deffernikbrücke bei Ludwigsthal	102 m/30 m

Die Schaffung der Dämme und Einschnitte machte teilweise beachtliche Erdbewegungen notwendig. Exemplarisch sei der 390 m lange und 45 m hohe Kohlbach-

Bild 12: Unterhalb von Zwiesel wurde im Zuge des Waldbahnbaus eine weitere Brücke, hier zur Überquerung des Schwarzen Regens, notwendig. Entstanden ist die Ansicht am 23. September 1876 anlässlich der Fertigstellung der Brücke. **Abb. 9 bis 12: Verkehrsmuseum Nürnberg**

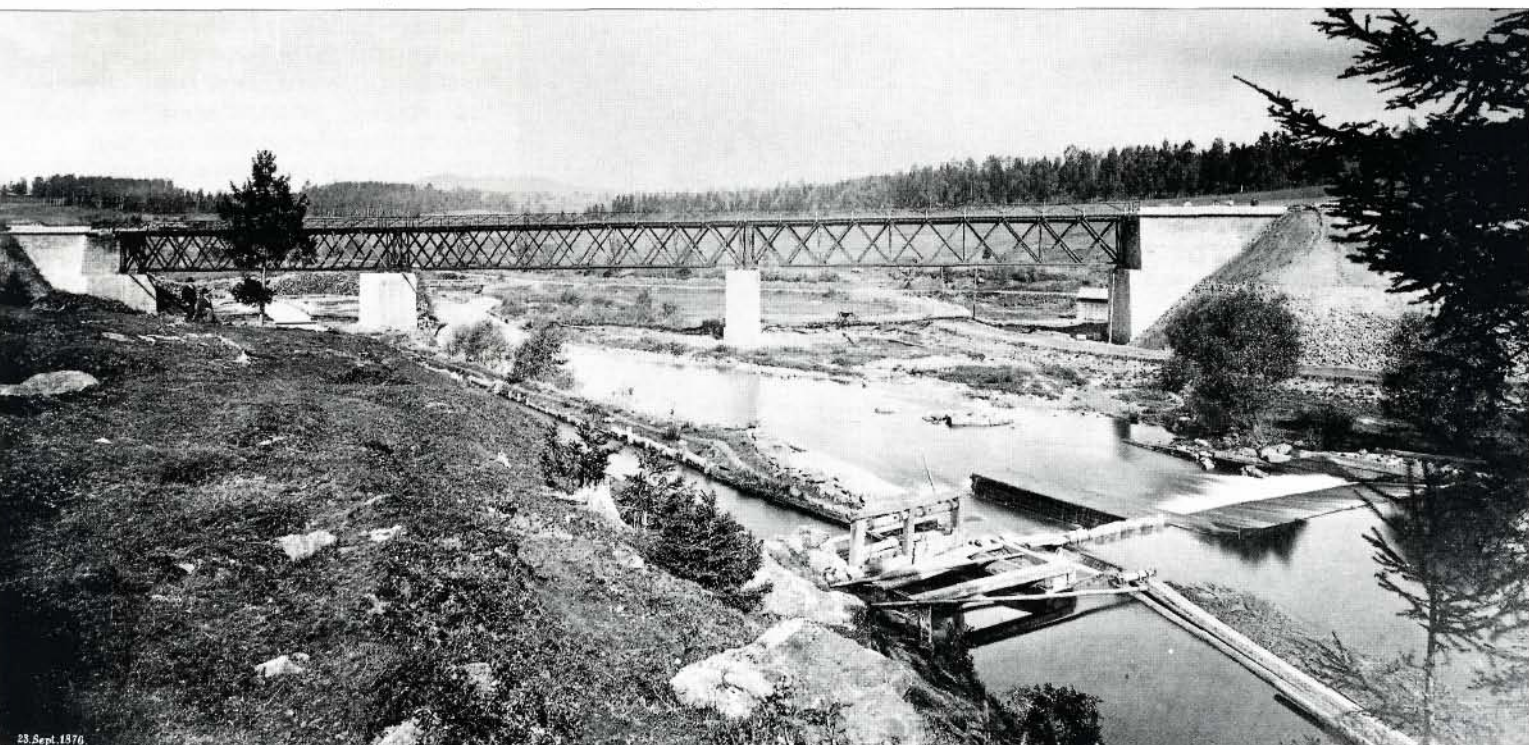


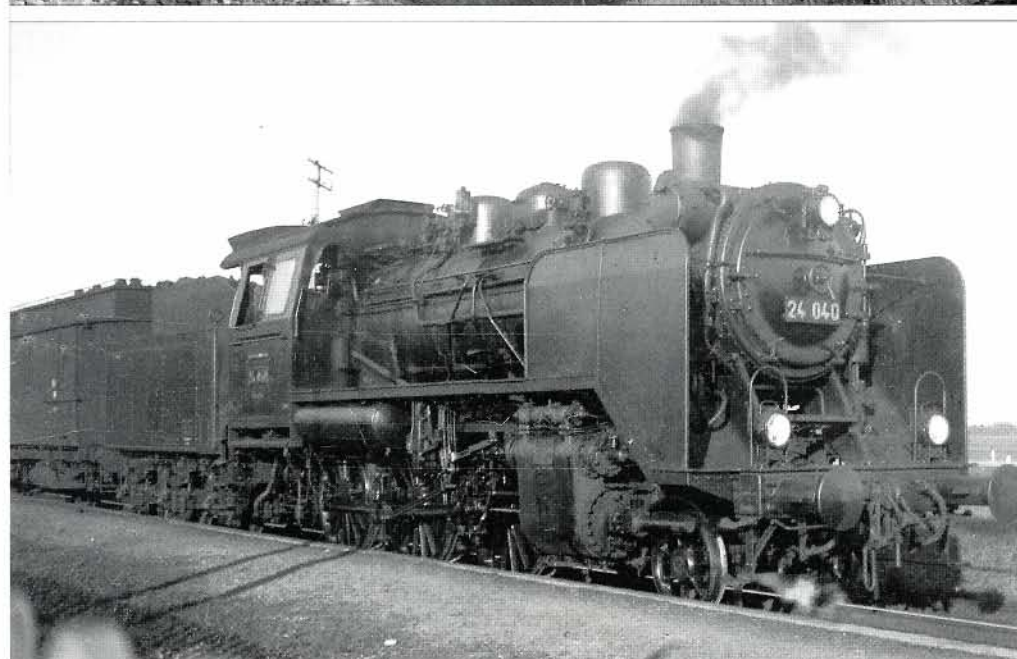


Bild 13 (links oben): Mit ihrer Donnerbüchsegnarrtur rollt die 86 814 (Bw Plattling) im Mai 1953 bei Ulrichsberg durch den Frühling, dem Heimatbahnhof entgegen.

Bild 14 (Mitte): Vor Personenzügen gelangten Plattlinger 24er über die Waldbahn bis Bayerisch Eisenstein. Hier hat die 24 040 Pankofen erreicht (um 1935).

Abb.: E. Schörner

Bild 15 (links unten): Ein von der 50 1160 geführter Personenzug hat im Sommer 1954 auf der Fahrt nach Zwiesel das Einfahrsignal von Ulrichsberg erreicht.



damm nordöstlich von Deggendorf genannt; hier galt es, 524 000 m³ Erdreich anzuschütten. Genauso mußten mit erheblichem Aufwand tiefe Einschnitte aus dem Fels gehauen werden, was der 397 m lange und 29 m hohe Einschnitt bei Zachenberg wirkungsvoll verdeutlicht. Auf der 71,6 km messenden Waldbahn wurden zunächst die Bahnstationen Pankofen, Deggendorf, Ulrichsberg, Gotteszell, Triefenried, Regen, Zwiesel und Eisenstein eingerichtet.

Im Zusammenhang mit dem Waldbahnbau und der Anbindung Landshut – Pilsting (eröffnet am 15. Mai 1880) sowie dem vorausgegangenen Streckenbau Mühldorf – Pilsting – Landau – Plattling (eröffnet am 15. Oktober 1875) bekam Plattling einen größeren Bahnhof. Gegenüber dem ursprünglichen Standort wurde der neue Bahnhof weiter nach Westen verlegt. Die Empfangs- und Nebengebäude, Bahnwärterhäuser und Schrankenposten, Brückenpfeiler und Stützmauern der Waldbahn wurden durchweg aus heimischem Granitstein erbaut. Zudem wurden sämtliche Kunstbauten so ausgelegt, daß jederzeit ein zweites Gleis verlegt werden konnte.

Das Ende der Ostbahn

Noch während der Bauphase der Waldbahn wurde eine nicht nur verwaltungstechnisch bedeutende Veränderung vollzogen – die Verstaatlichung der Ostbahn. Zwischen der Staatsbahn und der Ostbahn kam es aufgrund eines ausgepräg-

