Emma Mages

Die Eisenbahn in der mittleren Oberpfalz

Vor dem Eisenbahnzeitalter vollzog sich der Verkehr auf den Landstraßen und Flüssen. Der Verkehr zu Lande war durch den allgemein schlechten Zustand und die starke Witterungsabhängigkeit der Straßen stark beeinträchtigt. Der Gütertransport wurde mit Ochsen- und Pferdegespannen auf oft beschwerlichen Wegen durchgeführt. Das für die mittlere Oberpfalz besonders wichtige Eisengewerbe war transportintensiv. Die Erzbergwerke und Kohlenbrennereien lagen meist fern der Hauptstraßen. Die Transporte waren auf Feld- und Hohlwegen abzuwickeln, die zu bewegenden Gütermengen deshalb nicht beliebig zu steigern. Seit Beginn des 19. Jahrhunderts engagierte sich der bayerische Staat zunehmend im Bau von Kunststraßen (Chausseen). Die 1826 eingeführte Eilpost war auf diese „modernen" Straßen angewiesen. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit lag aber immer noch unter 10 km in der Stunde. Der Reisekomfort hielt sich in Grenzen.

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts begann eine neue Epoche im Verkehrswesen, das „Eisenbahnzeitalter". Seit Mitte des 18. Jahrhunderts war es, von England ausgehend, zu einer völligen Umgestaltung in der Eisenindustrie gekommen. Die neue Eisenhüttentechnik arbeitete mit Kokshochöfen, Dampfmaschinen und dem Walzen von schmiedbaren Eisen. Erst diese neuen Verfahren schufen die Voraussetzungen für den Bau von Eisenbahnen in großem Stil. Die Eisenbahn übertraf die herkömmlichen Verkehrsmittel an Schnelligkeit und vor allem in den Beförderungskapazitäten bei weitem und verdrängte diese bald von den wichtigsten Verkehrsrouten.

Noch bevor eine Eisenbahnstrecke in der mittleren Oberpfalz gebaut wurde, waren im Sauforst bei Burglengenfeld große Braunkohlelager entdeckt worden. Deshalb wurde bei Haidhof 1851/53 das zukunftsträchtige Eisenwerk Maxhütte gegründet.[1] Das Schienenwalzwerk, das von Lieferungen aus dem Ausland unabhängig machen sollte, war fundamental wichtig für die schon laufenden und noch bevorstehenden Bahnbauten in Bayern. Doch der für den Transport von Massengütern – Roheisen, Kohle, Holz – unabdingbare unmittelbare Bahnanschluss fehlte vorerst noch in der Gegend!

Das Streckennetz

In der Frühzeit der bayerischen Eisenbahnbaupolitik war die Erschließung Ostbayerns für den Bahnverkehr zwar schon im Gespräch, konkrete Planungen lagen aber noch in weiter Ferne. Auf die Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnlinie von Nürnberg nach Fürth im Jahr 1835 folgten 1839/40 die Strecke von München nach Augsburg sowie die ersten Staatsbahnen Hof–Bamberg–Nürnberg–Augsburg–Lindau (1844–1853), Bamberg–Würzburg–Aschaffenburg (1852/54) und Augsburg–Ulm (1853/54). Damit waren gute Verbindungen in das Gebiet des Deutschen Zollvereins, nach Leipzig, Berlin und Frankfurt am Main hergestellt, während Anbindungen an Böhmen und Österreich noch gänzlich fehlten. Ostbayern blieb bis 1859 eine „Eisenbahnwüste". Seit

Ansichtskarte „Gruß aus Haidhof“ mit verschiedenen Ansichten von Straßen, Geschäfts- und Wirtshäusern und – rechts unten – des Bahnhofsgebäudes in Haidhof, um 1910

den 1830er Jahren hatten sich zwar die Städte Nürnberg, Fürth, Würzburg, Regensburg und Amberg ebenso wie die Regierung der Oberpfalz und der oberpfälzische Landrat (Vorläufergremium des Bezirkstags) immer wieder für Bahnlinien durch das Vils- und Naabtal, nach Böhmen und der Donau folgend nach Österreich eingesetzt, doch erfüllten sich ihre Hoffnungen lange nicht, denn zunächst hatte der im Bau befindliche Donau-Main-Kanal (1835–1846) Vorrang. Dieses Lieblingsprojekt König Ludwigs I. sollte nicht von Anfang an durch eine konkurrierende Eisenbahn zwischen Nürnberg und Regensburg belastet werden. Als sich dann die Erkenntnis durchsetzte, dass der Kanal den Verkehrsbedürfnissen in keiner Weise gerecht werden konnte, fehlten der Staatskasse die nötigen Mittel. Die allmähliche Abkehr vom Staatsbahnprinzip war abzusehen, seit die Staatsbahnerträge rückläufig waren.

Erst die 1856 unter Beteiligung der Königlichen Bank in Nürnberg, des Hauses Thurn und Taxis, der Bankiers Eichthal (München), Hirsch (Würzburg), Rothschild (Frankfurt) und Bischofsheim (Brüssel) und der Städte Nürnberg, Fürth, Regensburg und Amberg gegründete Ostbahn-Aktiengesellschaft konnte schließlich die viel beklagte „Eisenbahnwüste Ostbayern" erschließen. Die Konzession vom 12. April 1856 bezog sich zunächst auf Bau und Betrieb der Eisenbahnen von Nürnberg über Amberg nach Regensburg, von München über Landshut an die Donau, von Regensburg über Straubing nach Passau an die Landesgrenze und von der Amberg-Regensburger Linie an die böhmische Grenze. Die Bauzeit war auf sieben Jahre befristet. Die Ostbahngesellschaft erhielt eine staatliche Zinsgarantie von 4 ½ Prozent. Das Grundkapital der Gesellschaft war auf 60 Millionen Gulden festgesetzt. Davon waren 5 Millionen Gulden zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt. Da es sich um eine sichere Investition handelte, war die Nachfrage nach den Aktien (je 200 Gulden) sehr groß. Nach einem bestimmten Verteilungsschlüssel erhielt der Privataktionär bei einer gezeichneten Aktie eine halbe, bei 250 gezeichneten 10 Aktien. Einer der Hauptaktionäre, Fürst von Thurn und Taxis, hatte sich sofort vier Millionen Gulden und ein Optionsrecht auf weitere acht Millionen Gulden gesichert. Am 14. Juli 1856 genehmigte König Maximilian II. den Verlauf der Bahnlinie von Nürnberg über Lauf, Hersbruck, Sulzbach, Amberg, Schwandorf, Regenstauf nach Regensburg.

Schon 1851 hatte die Staatsregierung der Abgeordnetenkammer einen Gesetzentwurf über die Einleitung des Baus der Linie Nürnberg–Amberg–Regensburg vorgelegt und das Ministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten durch Gesetz ermächtigt, die Projektierung der Strecke einzuleiten. Ausschlaggebend für die Trassenführung zwischen Nürnberg und Regensburg waren allgemeine Aspekte: Die längere Bahn über Schwandorf bot gegenüber der von den betroffenen Städten und Dörfern favorisierten Alternativstrecke durch das Naab- und Vilstal – ohne beträchtliche Mehrkosten – die Vorteile, dass sie dem Haupthandelsweg von Regensburg in die Oberpfalz und nach Oberfranken folgte und die einzigen Bodenschätze der Oberpfalz, die Eisenerzlager bei Amberg und die Braunkohlelager im Sauforst, berührte. In strategischer Hinsicht bildete die Bahn über Schwandorf eine wichtige Operationsbasis in Richtung Bayerischer Wald und Böhmen. Zudem erlaubte diese Strecke den Anschluss weiterer Bahnlinien nach Bayreuth und Pilsen.

Aufbauend auf den staatlichen Vorarbeiten konnte die Ostbahngesellschaft noch 1856 mit dem Bau beginnen. Nach erstaunlich kurzer Zeit wurde die Strecke Nürnberg–Amberg–Regensburg mit den Fortsetzungen bis Landshut und Straubing am 12. Dezember 1859 dem Verkehr übergeben. 1861/62 wurde die bei Schwandorf abzweigende Strecke über Cham und Furth im Wald nach Pilsen und Prag eröffnet. Der Eisenbahnknoten Schwandorf entwickelte sich zu einer Eisenbahnerstadt.[2] Der Ausgangspunkt der Böhmerlinie bot sich als günstiger Standort für ein großes Schwellenimprägnierwerk an, das schon in den 1870er Jahren durchschnittlich 80 bis 135 Arbeiter beschäftigte.[3] Irrenlohe, Schwandorf, Klardorf, Haidhof und Ponholz waren 1859 die ersten Bahnstationen im heutigen Landkreis Schwandorf, dann folgten 1861 Altenschwand und Bodenwöhr, 1863 schließlich Schwarzenfeld, Nabburg, Pfreimd und Wernberg. Die mittlere Oberpfalz war damit relativ früh bestens an das modernste Verkehrsnetz der Zeit angeschlossen.

In den 1860er und 1870er Jahren wurde das Hauptbahnnetz weiter ausgebaut. Manche Bahnprojekte standen in der öffentlichen Diskussion, u.a. um 1861 eine Bahnlinie Sulzbach–Vilseck–Grafenwöhr, um 1863 eine Strecke Amberg–Vilseck–Weiden. Da der Ostbahngesellschaft nach Fertigstellung der 1856 genehmigten Bahnen 1500000 Gulden Kapital verblieben war, erhielt sie 1861 die Konzession zum Bau der Strecken Schwandorf (Irrenlohe)–Weiden, Weiden–Bayreuth (beide 1863 eröffnet) und Weiden–Eger (1864/65 eröffnet). Damit hatte die Oberpfalz zwei besonders für die Kohleversorgung wichtige Bahnverbindungen nach Böhmen; über Eger lief auch

der Personenverkehr in die böhmischen Bäder. Die mittlere und nördliche Oberpfalz war mit der Kreishauptstadt Regensburg verbunden, der Verkehr mit Oberfranken, Sachsen und Thüringen beträchtlich erleichtert.

Hatten die ersten Bahnlinien noch relativ viele Orte berührt, so ging man nun daran, Abkürzungslinien zwischen den größeren Städten zu schaffen. Bis 1871/73 wurde die für den Durchgangsverkehr von Österreich nach Westdeutschland besonders vorteilhafte direkte Bahnlinie Regensburg–Neumarkt–Nürnberg gebaut. Als letztes Projekt realisierte die Ostbahngesellschaft die Strecke von Neukirchen nach Weiden (1875 eröffnet) als Verbindung zwischen der Amberg-Nürnberger und der Bayreuth–Weidener Linie und als Abkürzung für den Verkehr von Nürnberg nach Eger. Inzwischen engagierte sich der Staat wieder stärker im Bahnbau. Da das Nebeneinander von Staatsbahnen und Ostbahnen zu verschiedenen Problemen in der Planung, im Bau und Betrieb führte und auch allgemeine politische und wirtschaftliche Erwägungen dafür sprachen, entschloss sich die bayerische Regierung 1875, die Ostbahnen mit einem Streckennetz von fast 800 Kilometern zu verstaatlichen.

Nach der gesetzlichen Regelung des Lokalbahnbaues und -betriebes im Jahr 1882 brach allerorten das „Lokalbahnfieber" aus. Das Hauptmotiv für den Kampf um eine Lokalbahn war stets die durch die Verkehrsferne bedingte allgemeine wirtschaftliche Notlage eines Landstriches. Aus einer Flut von Bittschriften tönten mitunter dramatische Hilferufe. Die Verfechter der Bahnen sahen sich in historischer Verantwortung für ihre Nachkommen. Doch gerade die spät gebauten Strecken waren die ersten, die im 20. Jahrhundert der Stilllegung zum Opfer fielen. Im Landkreis Schwandorf wurden folgende Lokalbahnen gebaut:

- Bodenwöhr–Neunburg vorm Wald (1896; 1969 Personenverkehr eingestellt, 1994 stillgelegt), Verlängerung bis Rötz (1915; 1969 stillgelegt)
- Haidhof/Maxhütte–Teublitz–Burglengenfeld (1899; 1967 Personenverkehr eingestellt)
- Nabburg–Oberviechtach (1904), Verlängerung bis Schönsee (1913; 1976 Personenverkehr eingestellt, Oberviechtach/Lind–Schönsee 1984 stillgelegt)
- Bodenwöhr–Nittenau (1907; 1955 Personenverkehr eingestellt)

Die Lokalbahnen waren wegen ihrer Bauweise und Ausstattung in der Leistungsfähigkeit den Hauptbahnen weit unterlegen. Dies wirkte sich besonders bei längeren Lokalbahnen negativ aus. Die erst durch eine Lokalbahn erschlossenen Gemeinden waren gegenüber den an Hauptbahnlinien gelegenen Orten zusätzlich benachteiligt, da sie den für den Bahnbau notwendigen Grunderwerb zu finanzieren hatten und im Güterverkehr Lokalbahnzuschläge zu entrichten waren.

Eisenbahn und Wirtschaftsleben

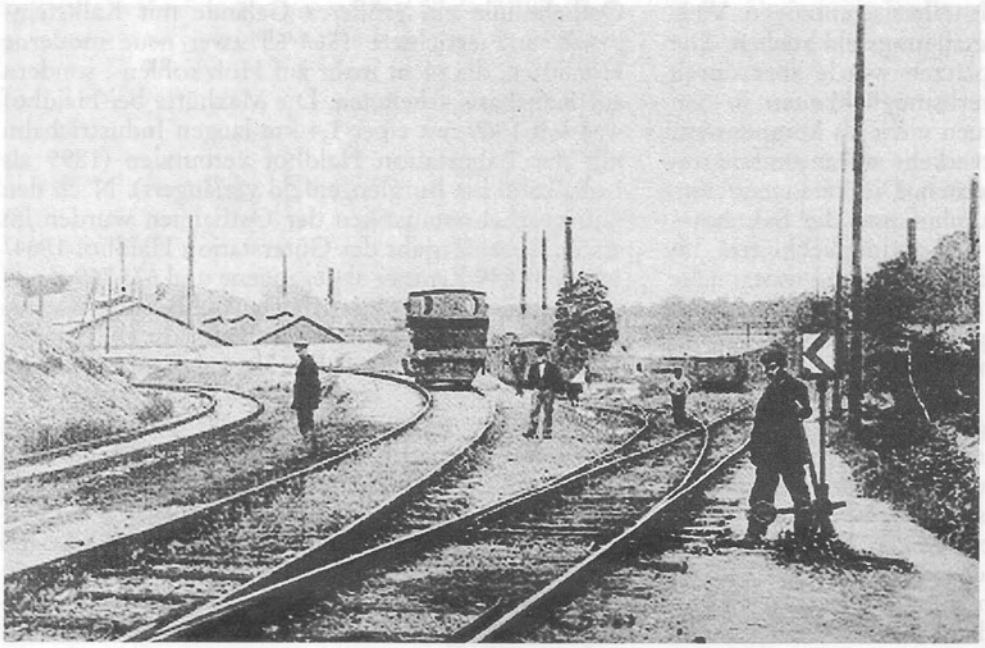
Durch den Bahnbau wurden in einer an chronischer Unterbeschäftigung leidenden Gesellschaft für einige Jahre zahlreiche Arbeitsplätze geschaffen. Die verschiedenen lokalen Erwerbszweige (z.B. Baugewerbe, Steinbrüche, Holzhandel und -verarbeitung, Versorgungsgewerbe) erlebten einen Aufschwung. Ein Großteil der Materiallieferungen (Bauholz, Schwellenhölzer, Schotter, Pflastersteine u.a.) und Bahnbauarbeiten wurde in der Lokalpresse ausgeschrieben. Die Eisenbahn brachte grundlegenden Wandel im gewerblichen Leben mit sich. Direkt vom Eisenbahnverkehr betroffen waren die Fuhrleute und die vom Landreiseverkehr abhängigen Versorgungsgewerbe. Bisher vielbefahrene Landstraßen wie die von Nürnberg über Sulzbach, Amberg, Schwarzenfeld nach Böhmen verloren den überlokalen Durchgangsverkehr weitgehend. Den Fuhrleuten, Gastwirten, aber auch vielen anderen vom Reiseverkehr direkt oder indirekt profitierenden Berufen, wie z.B. Sattlern, Schmieden, Bäckern, Metzgern und Bauern,

wurde der Lebensunterhalt teilweise entzogen. Viele mussten sich ein neues Betätigungsfeld suchen. Die Vernichtung von Arbeitsplätzen wurde aber durch die Schaffung neuer Erwerbsmöglichkeiten in den Siedlungen an den Bahnlinien mehr als kompensiert. Im expandierenden Güterverkehr waren umfangreiche Zubringerdienste zu leisten. Die Personenbeförderung vom und zum Bahnhof und die Bahnhofsgaststätten boten weitere Arbeitsmöglichkeiten. Im Eisenbahnbetrieb und in der Verwaltung waren neue Stellen zu besetzen. Auch das Postwesen weitete sich besonders an Bahnknotenpunkten aus und bot oft in unmittelbarer Nachbarschaft zur Bahnstation neue Arbeitsplätze.

In der mittleren Oberpfalz schuf erst die Eisenbahn die Voraussetzungen für die Ansiedlung der modernen Eisenhüttenindustrie. Mit dem Beginn des Bahnbaues größeren Stils setzte eine immense Nachfrage nach den dafür notwendigen Eisenprodukten ein. Die alte oberpfälzische Eisenindustrie blühte nochmals kurz auf, konnte jedoch den Bedarf an Massenstahl (Schienen und anderes Oberbaumaterial, Fahrzeuge usw.) von der Menge und der erforderlichen Qualität her nicht decken. Gerade in der industriellen Entwicklung zwischen Maxhütte-Haidhof und Sulzbach-Rosenberg zeigt sich diese enge Verknüpfung von Eisenindustrie und Eisenbahn besonders deutlich. Eine 1851 mit belgischem Kapital gegründete Gesellschaft hatte im Sauforst zwischen Haidhof und Burglengenfeld ein Puddel- und Walzwerk errichtet. Nach der Umgründung mit überwiegend bayerischen Geldgebern (Anton von Maffei) im Jahr 1853 nannte sich das Unternehmen „Eisenwerk-Gesellschaft Maximilianshütte". Um sich für die Stahlproduktion die Erzzulieferung zu sichern, erwarb die Maxhütte 1859 die Sulzbacher Erzgruben. Im selben Jahr wurde die Bahnlinie Nürnberg–Amberg–Regensburg eröffnet, die eine direkte Bahnverbindung zwischen den Sulzbacher Gruben und dem Walzwerk in Haidhof herstellte und den Massentransport des Erzes entscheidend erleichterte. Um den Rohstoff auch vor Ort verarbeiten zu können, erwarb die Maxhütte in Rosenberg unmittelbar an der Ostbahnlinie ein größeres Gelände mit Kalksteinbruch und errichtete 1864/65 zwei neue moderne Hochöfen, die nicht mehr auf Holzkohlen-, sondern auf Koksbasis arbeiteten. Die Maxhütte bei Haidhof war seit 1869 mit einer 1,4 km langen Industriebahn mit der Bahnstation Haidhof verbunden (1899 als Lokalbahn bis Burglengenfeld verlängert). Nach den Güterverkehrsstatistiken der Ostbahnen wurden im ersten Geschäftsjahr der Güterstation Haidhof 1864/1865 314849 Zentner abgegangene und 635769 Zentner angekommene Güter (fast ausschließlich Wagenladungsgüter) verladen. Im Geschäftsjahr 1874 gingen bereits 879240 Zentner ab, 2354018 Zentner kamen an.

Auch die anderen Standorte der oberpfälzischen Eisenhüttenindustrie, die staatlichen Hüttenwerke in Amberg (seit 1911 Luitpoldhütte) und Bodenwöhr, lagen unmittelbar an Ostbahnlinien. Da sich die heimische Lignitkohle wegen des hohen Wassergehalts in der Eisenhüttenindustrie als ungeeignet erwies, arbeitete die Maxhütte neben der böhmischen Braunkohle seit 1865/66 mit Steinkohle aus Zwickau und bald vermehrt mit Saarkoks. Seit 1875 wurden Braun- und Weißerze aus den Auerbacher Gruben angeliefert. 1887 wurde das Thomas-Stahlwerk in Rosenberg errichtet. Mit der Verlegung der Obermaterialproduktion für Eisenbahnen und Formstahl von Haidhof in das neue Grobwalzwerk Rosenberg zog auch die Hauptverwaltung der Maxhütte 1892 dorthin. Die 1903 eröffnete Lokalbahn Ranna–Auerbach stellte über Hersbruck eine Schienenverbindung zum Transport der Auerbacher Erze nach Rosenberg her. Erst 1970 wurde der Erztransport auf die 35 km kürzere Straße verlagert. In Haidhof waren das Martinstahlwerk (ab 1893) und die Stabeisen- und Feinblechwalzwerke mit Eisengießerei in Betrieb. Allein in den bayerischen Werken der Maxhütte waren vor 1914 circa 3000 Berg- und Hüttenarbeiter beschäftigt.[4]

Der frühe Bahnanschluss bot in Verbindung mit den Bodenschätzen der Gegend – Braunkohle bei Wackersdorf und Steinberg, Tone bei Klardorf, Ponholz und Schmidgaden, Flussspat bei Stulln – beste



Zufahrtsgleise zum Eisenwerk Maxhütte, um 1910

industrielle Entwicklungsmöglichkeiten. Weitere Großunternehmen siedelten sich an, die alle mit Werk- oder Grubenbahnen an das Bahnnetz angeschlossen waren. Die Schwandorfer Chamotte- und Falzziegelfabrik (1874), ab 1891 Tonwarenfabrik Schwandorf, mit Filialwerken in Pirkensee, Station Ponholz (mit Kohlenzeche) und in Wiesau, hatte vor 1914 insgesamt etwa 1200 Beschäftigte und versandte mit der Bahn 7000 Waggons jährlich.[5] Die 1906 gegründete Bayerische Braunkohlenindustrie Wackersdorf-Schwandorf AG war durch eine 7 km lange Vollbahn mit der Station Schwandorf verbunden, hatte 400 bis 450 Arbeiter und betrieb vor 1914 die größte bayerische Brikettfabrik. Von der Station Irrenlohe führte eine Grubenbahn zur Matthiaszeche, von Schwarzenfeld eine Werkbahn zum Tonwerk Buchtal AG. An die Bahn angeschlossen sind bzw. waren auch das Bayernwerk (ab 1928) in Schwandorf-Dachelhofen, das Aluminiumwerk (ab 1936) und weitere Firmen.

Vielfältig und tiefgreifend waren die gesamtgesellschaftlichen Auswirkungen der Eisenbahn. Die Eisenbahn verursachte eine Kommunikationsrevolution, die individuelle Mobilität nahm zu: Reisen wurde schneller, billiger und häufiger. Langfristig boten sich ganz neue Möglichkeiten in der Wahl des Berufs, des Arbeitsplatzes und auf dem Bildungssektor. Die Mobilität auch der unteren Bevölkerungsschichten stieg an. Bedingt durch die Konzentration von Arbeitsplätzen an Bahnknotenpunkten und -stationen (Industrie, Geschäfte, Behörden, Schulen usw.) verlagerte sich die Bevölkerung mehr und mehr von den ländlichen in die aufstrebenden städtischen Gemeinden. Der Mangel an landwirtschaftlichen Dienstboten und Taglöhnern wurde besonders im ausgehenden 19. Jahrhundert häufig

beklagt. Bahnhofsnähe wurde nicht nur für transportintensive Industriezweige, sondern auch für andere Einrichtungen mit überlokalen Einzugsbereichen zu einem Standortvorteil.

Die Eisenbahn befindet sich seit dem massiven Ausbau des Autobahnnetzes und der Verlagerung sowohl des Güter- als auch des Individualverkehrs auf die Straße in einer anhaltenden Strukturkrise, die mit wiederholten organisatorischen Reformen und Modernisierungen im Fahrzeug- und Streckenbau sowie im Betrieb bisher nicht erfolgreich gelöst werden konnte. Nach der Stilllegung der Lokalbahnen entspricht das von der Bahn AG heute befahrene Streckennetz in der mittleren Oberpfalz wieder den von der Ostbahngesellschaft Mitte des 19. Jahrhunderts grundgelegten Hauptlinien.

Literatur:

Emma Mages, Eisenbahnbau, Siedlung, Wirtschaft und Gesellschaft in der südlichen Oberpfalz (1850–1920), Kallmünz 1984 (Regensburger Historische Forschungen Bd. 10).

Dies., Die Veränderung einer ländlichen Region. Die Eisenbahn im Landkreis Cham. In: Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835–1985, Berlin 1985, Bd. 1, S. 366–377.

Dies., Eisenbahn und Post. In: Eisenerz und Morgenglanz. Geschichte der Stadt Sulzbach-Rosenberg, Bd. 2, Amberg 1999, S. 487–504.

Dies., Die Eisenbahn als Arbeitgeber im Bau- und Betriebsbereich. In: Weichenstellungen. Eisenbahnen in Bayern 1835–1920. Katalog zur Ausstellung des Bayerischen Hauptstaatsarchivs, München 2001, S. 408–419.

Andreas Salzl, Mit der Eisenbahn durch den Landkreis Schwandorf. In: Jahresband zur Kultur und Geschichte im Landkreis Schwandorf 4 (1993), S. 78–89.

Walther Zeitler, Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Amberg 1997.

Anmerkungen

1 Die wirtschaftliche Dominanz der Maxhütte führte 1938 zur Umbenennung der Gemeinde Ibenthann in Maxhütte. 1956 folgte die Zusammenlegung mit der Gemeinde Meßnerskreith zur neuen Gemeinde Maxhütte-Haidhof; vgl. Wilhelm Volkert, Handbuch der bayerischen Ämter, Gemeinden und Gerichte 1799–1980, München 1983, S. 438. – Die Bahnstation Haidhof führt erst seit 1957 den Namen Maxhütte-Haidhof.

2 Vgl. dazu die Erinnerungen eines Eisenbahners aus Schwandorf: Carl Amery (Hg.), Dortmals. Ein Leben in Bayern vor hundert Jahren, München 1975, Neuausgabe Kallmünz 2001.

3 Die Industrie der Oberpfalz in Wort und Bild, hg. von der Handelskammer Regensburg, Regensburg 1914, S. 187 f.

4 Die Industrie (wie Anm. 3) S. 177 f.

5 Die Industrie (wie Anm. 3) S. 189 f.

Historische Ansichtskarte: Leonberg, um 1920