

## 125 Jahre Eisenbahn in Hagelstadt

Beinahe auf den Tag genau 125 Jahre nach der Eröffnung der Eisenbahnstrecke Neufahrn - Obertraubling am 6. August 1873 wurde die Höhenberger Eisenbahnbrücke abgebrochen. In den frühen Morgenstunden des 3. August wurde der Überbau abgehoben und am 10. August wurden die Pfeiler gesprengt. Dies soll heute der Anlaß sein, einen Blick in die Anfangszeit des Hagelstädter Eisenbahnzeitalters zu werfen.

Mit der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Fürth im Jahre 1835 begann das Eisenbahnzeitalter in Deutschland. Vor allem die Kaufleute sahen in dem neuen Verkehrsmittel vielversprechende Möglichkeiten für ihre Geschäfte und waren deshalb am Anschluß ihrer jeweiligen Städte an das Eisenbahnnetz besonders interessiert. Allein die finanzielle Lage des Staates erlaubte es nicht, in überschaubarem Zeitraum ein Bahnnetz für ganz Bayern zu errichten. Bis Anfang der 1850er Jahre war Ostbayern noch immer ohne Bahnstrecke. Dies führte zur Gründung der privaten Ostbahngesellschaft, die am 12. April 1856 konzessioniert wurde und umgehend mit der Planung und dem Bau neuer Linien begann. Waren bis 1858 die wichtigsten nord- und südbayerischen Städte an das Eisenbahnnetz angeschlossen, konnte die Ostbahngesellschaft erst 1859 die ersten Linien eröffnen.

Heftig umstritten war dabei die Linienführung von München über Landshut an die Donau. Ob die Strecke von Landshut aus nach Regensburg, nach Straubing oder Plattling führen sollte, war der Grund für zahlreiche Eingaben an die königliche Regierung. Die Städte Regensburg und Straubing stellten jeweils ihre Vorzüge dar und verwiesen auf den drohenden Niedergang der ganzen Region bei einer Nichtberücksichtigung. Hinzu kamen die Interessen niederbayerischer Großgrundbesitzer, die den günstigen Transport von Getreide und anderen landwirtschaftlichen Gütern nach München im Auge hatten. Sie forderten den Bau nach Plattling und wurden unterstützt von den niederbayerischen Abgeordneten und den Reichsräten Graf Arco-Valley, von Preysing und von Aretin. Schließlich setzte sich eine Kompromisslösung durch, die weder die niederbayerischen Interessen noch die der Stadt Regensburg zufriedenstellen konnte. Die Strecke führte über Neufahrn nach Geiselhöring und gabelte sich dort in die Strecken nach Regensburg und nach Straubing/Passau. Die Ostbahngesellschaft begründete diese Entscheidung damit, daß Geiselhöring in einem Dreieck liege, dessen Ecken die Städte Regensburg, Straubing und Landshut bilden. Die Strecke wurde 1859 eröffnet.

Doch bald erkannte die Ostbahngesellschaft, daß diese Streckenführung für den Durgangsverkehr ungünstig verlaufe. Es wurde mit dem Bau einer Abkürzungslinie Sünching - Straubing und einer Abkürzungslinie Obertraubling - Neufahrn begonnen. Die bisherige Strecke Sünching - Geiselhöring wurde nach der Fertigstellung der Abkürzungen bedeutungslos und später wieder aufgegeben. Noch heute ist diese Trasse gut erkennbar. Die „Ochsenstraße“ quert den alten Bahnkörper zwischen Sünching-Hardt und dem jetzigen Bahnübergang der Linie Regensburg - Straubing.

Vom Sommer 1870 bis Sommer 1873 wurde an der 31,07 km langen Abkürzungsstrecke Neufahrn - Obertraubling gebaut. Die Arbeiter kamen zum Teil aus der

näheren Umgebung der Baustellen, zum Teil auch aus entfernteren Gebieten Bayerns und aus benachbarten Ländern.

An den Bahnbaustellen wurde auch an Sonn- und Feiertagen - außer der Gottesdienstzeiten - gearbeitet. Dadurch konnte einerseits der Terminplan eingehalten werden, andererseits lag es nach dem Krieg von 1870/71 auch im Interesse der Verdienstbeschaffung für viele in Not geratene Familien. Die Kriegsnot und der strenge Winter wurden auch als Ursachen für zahlreiche Diebstähle von Bauholz durch einheimische Arbeiter genannt.

Die königl. priv. Aktiengesellschaft der bayer. Ostbahnen gab am Dienstag, den 5. August 1873 im Regensburger Morgenblatt bekannt, daß *die Bahnstrecke Neufahrn bei Ergoldsbach - Obertraubling am 6. August laufenden Jahres mit den Zwischenstationen Steinrain, Eggmühl, Hagelstadt und Köfering den Betrieb in provisorischer Weise aufnehme, während der transitierende Verkehr weiterhin auf die Benutzung der älteren Linie via Geiselhöring angewiesen bleibe.*

Erst zum Winterfahrplan ab 1. November wurde der gesamte Verkehr über die neue Strecke abgewickelt. Die Bahnhöfe Steinrain, Eggmühl und Köfering wurden sofort für Personen-, Gepäck-, Güter-, Vieh- und Equipagenverkehr eingerichtet, die Haltestelle Hagelstadt jedoch nur für Personen- und Gepäckabfertigung.

Daß bei der Ostbahn damals nicht alles reibungslos funktionierte, darüber berichtete das Regensburger Morgenblatt vom Jahre 1873 mehrmals:

*Regensburg. 6. Nov. Der Güterverkehr auf der Ostbahn dahier leidet zur Zeit an so wesentlichen Mängeln, daß die Sache geradezu den Charakter einer Calamität für den Handelsstand annimmt. Die Ostbahn hat neue Bahnstrecken eröffnet, allein für die entsprechende Vermehrung des Wagenapparates scheint nicht gesorgt worden zu sein. Der Zustand kann nicht länger mehr andauern, sondern es muß dem Mißstand schleunigst Abhilfe zum Teil werden, ehe die Stockung noch schwerere Nachteile bringt. Auch bezüglich der Sicherheit im Fahrdienste ist das Publikum einigermaßen beunruhigt; es heißt nämlich, daß mit der Eröffnung der neuen Linien das Fahrpersonal nicht genügend vermehrt worden sei. Wir besprechen die Sache einmal öffentlich, damit der Ostbahn-Verwaltung Gelegenheit gegeben wird, dem Publikum die schuldige Aufklärung über die Einrichtung ihres Bahnbetriebs zu geben.*

*Regensburg. 4. Dez. Als Kuriosum aus der allzureichen Geschichte der Ostbahn verdient erwähnt zu werden, daß am vergangenen Sonntag der von hier um 7 Uhr nach München abgehende Personenzug frisch und fröhlich aus der Wagenhalle dampfte, ohne auch nur einen der harrenden Passagiere mitzunehmen. Es wurde übersehen, die Wartesäle zu öffnen und die Reisenden abzurufen.*

Über die technische Abnahme der neuen Höhenberger Eisenbahnbrücke berichtete das Regensburger Morgenblatt leider nichts, jedoch über die Abnahme der etwa zur gleichen Zeit errichteten Galgenbergbrücke in Regensburg: *Gestern fuhr zur Probelastung ein schweres mit zehn Pferden bespanntes Fuhrwerk über die neue Brücke an der Galgenbergstraße. Das Resultat dieser Probe war ein sehr günstiges.*