

130 Jahre Eisenbahn in Ottenhofen

Verfasser: Paul Adelsberger, Langenpreising

Veröffentlicht: Erdinger Land, Heft 9

Wenn wir heute in den schmucken Wagen der S 6 nach München gleiten, vermögen wir uns gar nicht mehr vorzustellen, wie mühsam und langwierig eine solche Reise auf der Bahn noch vor einem halben Jahrhundert oder gar auf schlechten Straßen per Post war. Gerade das soll Anlass sein, ein wenig in der Geschichte unserer Bahn zu graben und ihre Erbauung und Entwicklung in Wort kurz zu verfolgen.

Vorgeschichte der Erdinger Verkehrsverbindungen

Ohne näher die frühe Geschichte der Erdinger Verkehrsverbindungen zu behandeln, sollen nur kurz die Verhältnisse in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts gestreift werden. Es bestanden verschiedene Personenpost- und Stellwagenverbindungen (Frachtverkehr) mit umliegenden Orten. An die Ende 1858 eröffnete Bahn München-Landshut war Erding über die Station Freising angeschlossen, einmal täglich wurde Fracht, zweimal wurden Personen befördert, der Fahrplan war auf den Zugverkehr abgestimmt. Ab 1871 schließlich bestand noch eine Postverbindung nach Hörlkofen an der Bahnlinie München-Simbach, womit aber eine Fahrt nach Freising gestrichen wurde. Natürlich gingen auch regelmäßig Fahrten nach München.

Erdinger Eisenbahnprojekte

Diese endgültige Lage zwischen zwei größeren Eisenbahnlinien, wichtigen Durchgangsstrecken, schien sehr unbefriedigend. Es waren früher verschiedene Projekte im Gespräch gewesen, die Erding eine Bahn verschafft hätten. Beispiele sind da eine Verbindung Rosenheim-Ebersberg-Erding-Landshut bzw. Erding-Moosburg oder Rosenheim-Wasserburg-Landshut mit einer Stichbahn Taufkirchen-Erding. Sogar eine Linie Rosenheim-Erding-Freising-Pfaffenhofen wurde gefordert, eine Strecke von München über Erding durch das Vils- und Rottal nach Schärding fand von verschiedenen Seiten starke Befürwortung. Im ersten Fall wäre Erding in einer wichtigen Durchgangsstrecke zu liegen gekommen. Alle diesbezüglichen Planungen führten jedoch nicht zum Erfolg. Sooft auch die Städte Erding und Landshut Petitionen einreichten und der Abgeordnete von Auer das Ansuchen der Erdinger „die Erbauung einer Eisenbahn von Kirchseeon (von Rosenheim kommend) über Erding nach Landshut betr.“ unterstützte, der Eisenbahnausschuss der Abgeordnetenversammlung lehnte das Projekt der Ostbahn-Gesellschaft zugunsten anderer Verbindungen ab).

Der Stadtmagistrat Erding sah nun den Niedergang der heimischen Wirtschaft durch Ablehnung dieser Bahn voraus und richtete am 08.03.1869 eine „Allerunterthänigst treuehorsaame Bitte der Stadtgemeinde Erding den Bau einer Vizinalbahn von Schwaben nach Erding“ betreffend an die Regierung. Darin wird ausgeführt, es sei eine „für ihre künftige Existenz sehr bedrohlich Lage“ im Entstehen, die beiden schon

oben erwähnten Eisenbahnlinien München-Landshut und München-Simbach würden auf lange Sicht allen Verkehr abziehen, der für die Stadt immerhin 3 Millionen Gulden betrage. „Soll ihre Existenz nicht gänzlich zerfallen und damit der Ruin vieler Hundert Familien herbeigeführt werden, so müssen die allerunterthänig treuehorsamen Bewohner ihr Streben dahin richten, die Verbindung mit einer Eisenbahn zu erstreben“. Die Stadt, so heißt es weiter, richte alle Hoffnungen auf diese Vizinalbahn und bitte, ein Gesetz zum Bau derselben zu erlassen, wobei sie bereit sei, einen Anteil von 60.000 Gulden an den Baukosten zu tragen.

Gesetzliche und finanzielle Grundlagen des Eisenbahnbaus

Was hat es nun mit dem Begriff „Vizinalbahn“ und der Kostenbeteiligung der Stadt Erding auf sich? Dazu ist kurz auszuholen.

Die Vervollständigung des bayerischen Eisenbahnnetzes betreffend waren verschiedene Gesetze erlassen worden, die bedeutendere Linien beinhalteten. Das endgültige „Gesetz, die Ausdehnung und Vervollständigung der bayer. Staatsbahnen, dann Erbauung von Vizinalbahnen betr.“ sagt aus: „Bahnverbindungen von lokaler Wichtigkeit, welche vom Staate oder durch Privatunternehmung hergestellt werden, sollen nur unter der Voraussetzung Aussicht auf Unterstützung haben, wenn für dieselben die Grunderwerbung und die Herstellung der Erdarbeiten ohne Inanspruchnahme von Staatsfonds gesichert ist.“ Weiter wird unter anderem bestimmt, dass von den Überschüssen der Staatsbahnen und des Staatsanteils an den privaten Ostbahnen ein Vizinaleisenbahnbaufond zu bilden sei. Es wird hier klar ausgesagt, dass es sich um Lokalbahnen, auch Bahnen III. Ordnung genannt, handelt, die im vorwiegenden Interesse einer Gemeinde oder eines Landstrichs gebaut werden.

Die Kostenbeteiligung wurde damit begründet, dass auf diese Weise nur wirklich interessierte Orte einer derartigen Bahn beantragen würden. Die Kosten für Kunstbauten, also Brücken, Stationsgebäude u.a., sowie die Anlage der Gleise selbst und die Beschaffung des rollenden Materials sollten vom Staat getragen werden. Die benötigten Summen stammen je zur Hälfte aus erwähntem Vizinaleisenbahnbaufond und aus Anleihen. Der Staat übernahm auch nach Fertigstellung der jeweiligen Bahn den Betrieb und weiteren Unterhalt.

Er kassierte aber für die Verzinsung der von ihm eingesetzten Kapitalien den größten Teil der zu erwartenden Überschüsse. Die an einem derartigen Projekt beteiligten Städte und Gemeinden mussten also, um eine Bahn zu erhalten, große finanzielle Vorleistungen erbringen und hatten später kaum die Rückzahlung ihrer Gelder zu erwarten. Das wussten die Erdinger aber noch nicht, als sie mit dem Staat wegen des Baues ihrer Bahn verhandelten.

Planungen für die Erdinger Bahnstrecke

Die Erdinger hatten sich, wie erwähnt, am 08.03.1869 bittend an den Staat gewandt. Eine Reaktion erfolgte bald, denn schon Anfang April reichte die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten, die für den Bahnbau zuständig war, eine Projektplanung samt Kostenvoranschlag beim kgl. bayer. Staatsministerium des kgl. Hauses und des Äußeren ein. Das zugehörige Gesetz wurde vom Landtag am

24.04.1869 verabschiedet. Das Gelände, das die Bahn durchlaufen musste, wurde als nicht sehr günstig dargestellt. Da die Station Schwaben auf 507 m, Erding dagegen auf 463 m Höhe liegt, musste die Bahn, um einen zu steilen Abstieg ins Tal der Sempt zu vermeiden, lange an den westlichen Talhängen dahingeführt werden, die zudem viele kleine Seitentäler aufweisen. Nur im letzten Drittel der 3,8 Stunden oder 13,63 km langen Strecke fand man die Geländeverhältnisse einfacher. Der Arbeitsaufwand wurde als ziemlich bedeutend bezeichnet: Die Erdbewegungen berechneten sich auf 55.000 Schachtruten, an Kunstbauten waren nötig eine Brücke mit 2 Öffnungen über die Sempt bei Erding und 19 zum Teil größere Durchlässe. Zudem musste das Baumaterial weit herangeschafft werden. Da Schmalspur nur unwesentliche Vorteile versprach, wurde eine normalspurige, eingleisige Anlage empfohlen. Für die Geleise standen ausrangierte, billige, alte Stuhlschienen der Staatsbahnen zur Verfügung. Die Gesamtkosten des Projekts einschließlich des rollenden Materials bezifferten sich auf 600.000 fl.

Die Kosten für den Erwerb von circa 45 Tagwerk Eisenbahngrund – jetzt wurde es für die Erdinger interessant – wurden nach den Bodenwerten dieser Gegend von Frhr. von Auer von Aufhausen auf 30.400 fl. geschätzt. Dazu kamen die Erdarbeiten, das Erstellen des Bahndammes, so dass die Stadt Erding schließlich eine Summe von 120.000 fl. treffen sollte.

Noch nicht klar war man sich zuerst über die Lage des Bahnhofes Erding, der wohl ursprünglich nördlich der Dorferer Distriktstraße beim heutigen Landgestüt liegen sollte. Ein Bau bei Heilig Blut schien wegen der großen Entfernung von 5000 Fuß zur Stadtmitte nicht angebracht, obwohl die Stadt dabei 8800 fl. und der Staat 56.000 fl., vor allem wegen des Wegfalls der Semptbrücke, eingespart hätte. Ein Platz in der Nähe der städtischen Wasenanstalt hätte ebenfalls eine Kostenminderung von 4400 fl. bzw. 11.600 fl. ergeben.

Für eine Ablehnung dieser Alternative sprachen vorerst hygienische Gründe, schließlich wurde aber der Bahnhof dort angelegt, nachdem die Wasenanstalt aufgelassen war. Das Projekt in dieser Form fand auch die Zustimmung des Handelsministeriums, nochmals ausdrücklich auf einfache Ausführung sämtlicher Bauten hinwies.

Planungen für die Hochbauten

Da die Bahnanlagen in den weiteren Planungen doch etwas solider ausfielen, als ursprünglich gedacht – so wurde ein höherer Standard hinsichtlich der Steigungen, die nur noch maximal 1 : 200 betragen sollten, gefordert – fielen die zu erübrigenden Geldmittel für die Hochbauten, wie Stationsgebäude, Bahnwärterhäuschen usw. mit 48.000 fl. recht knapp aus.

Das Stationsgebäude Erding sollte 15.804 fl. kosten und folgende Räumlichkeiten enthalten: Im Kellergeschoss zwei Dienstwohnungen, im Erdgeschoss Fahrkarten- und Gepäckschalter, einen Wartesaal III. Klasse, einen I. und II. Klasse, der wegen lokaler Verhältnisse in Erding und Umgebung unerlässlich schien, dazu kam ein Büro für den diensttuenden Beamten, sowie für Gepäck-, post- und Telegraphendienst. Das erste Stockwerk war für den „Expeditor“, den Stationsvorstand, gedacht. Vier Zimmer, Küche, Magdkammer, Holzlege und Abtritt standen ihm zur Verfügung. Auf derselben Etage wohnte noch, wesentlich beengter, in einem Zimmer mit Küche,

Kammer und Abtritt ein Stationsdiener. Mit Räumen im Dachgeschoss vorliebnehmen mussten weitere Assistenten und Stationsdiener, deren ursprünglich an der Lagerhalle geplanten Wohnungen dem Rotstift zum Opfer fielen.

Das Lokomotivgebäude, auch Heizhaus genannt, war für zwei Maschinen ausgelegt, enthielt Putz- und Reparaturgruben, einen Brunnen, der den ganz oben liegenden Wassertank speiste, weiterhin Werkbänke, ein geheiztes Zimmer für die Arbeiter und, eine Treppe höher, ein Zimmer für den Brunnenwärter.

Die Ladehalle sollte 4490 fl. kosten, die Torfremise für die Lagerung des Lokomotivbrennmaterials 3787 fl., zwei Häuschen für die Weichenwärter 740 fl., schließlich waren pauschal für die innere und äußere Stationseinrichtung 5153 fl. veranschlagt. Endlich dachte man auch noch an die allzu menschlichen Bedürfnisse und genehmigte ausdrücklich zwei öffentliche Aborte mit und ohne Waschgelegenheit um 960 bzw. 910 fl. Die Station Erding war somit komplett.

Die damals einzigen Haltestellen zwischen Erding und Markt Schwaben waren Aufhausen und Ottenhofen. Sie durften jeweils 4500 fl. kosten und waren einheitlich geplant: Im Erdgeschoss Vorplatz, Wartezimmer und Fahrkartenschalter, dazu Abtritt mit Waschgelegenheit und eine Holzlege für den Stationsbeamten, dem im ersten Stock zwei Zimmer und eine Kammer zur Verfügung standen. Fünf gemauerte Bahnwärterhäuschen entlang der Strecke verschlangen die Summe von zusammen 1850 fl. Eine Erweiterung der Gebäulichkeiten in Schwaben schien zuerst aus finanziellen Gründen nicht möglich, schließlich wurden doch 10.500 fl. zum Ausbau genehmigt, die eventuell auf den Etat der München-Simbacher Bahn übernommen werden sollten.

Grunderwerb und Vermessungsarbeiten

Erste Vermessungsarbeiten begannen bereits im Herbst 1869, die Generaldirektion gab sich optimistisch, die ganzen Absteckungsarbeiten für das Bahngelände bis Ende Oktober abzuschließen.

Im Zuge der Grunderwerbung tauchten dann mancherlei Schwierigkeiten auf. Erst im Herbst 1870 wurde eine Neubestellung der auf der Trasse liegenden Grundstücke nach der Ernte nicht mehr zugelassen und die endgültigen Vermessungsarbeiten sollten durchgeführt werden. Aber es begann ein monatelanges Hin und Her zwischen den Ämtern und der Bahnverwaltung über die Feststellung der wahren Hypothekenverhältnisse bei den betreffenden Grundstücken, in dessen Verlauf das Landgericht Erding mehrmals gedrängt werden musste, doch endlich Klarheit zu schaffen. Bei über dreißig Fällen zum Beispiel aus den Gemeinden Altenerding und Wörth musste die Eisenbahnbausektion in Schwaben diesen Punkt beanstanden. Es verzögerte sich dadurch oft die Auszahlung der Kaufsummen an die Grundstücksbesitzer. Dazu gab es noch genug Schwierigkeiten mit Leuten, die ihre Grundstücke nicht abtreten, höhere Preise erzielen oder sonst welche Bedingungen stellen wollten. An den Verhandlungen waren nämlich allein aus den Gemeinden Wörth 23, aus Moosinning 4, aus Altenerding 50 und Schwaben 10 Besitzer beteiligt. In den Augen der Verwaltung war natürlich mancher ein starrköpfiger Bauernschädel, ein sogenannter „Renitent“. Bis Mitte Juni 1871 allerdings waren alle Fälle bis auf zwei erledigt, der Kampf des Oberkändler aus Lieberharting wirkte sich aber bis ins Jahr 1874 hinein aus. Oberkändler, dessen Anwesen später direkt neben dem

Bahndamm zu liegen kam, sah sein Haus durch den Funkenflug der Lokomotiven bedroht. Diese Gefahr wurde vor allem in der Anfangszeit der Eisenbahn als nicht gering erachtet. Es dauerte jedenfalls lange, den Oberkändler zu überreden, der eben der festen Ansicht war, der Erlös aus dem Grundstücksverkauf könnte keineswegs die Kosten für den feuersicheren Umbau seines Hauses decken.

In Erding selbst wurden noch 1873 Grundstücksgeschäfte abgewickelt, als die Zufahrtsstraße zum Bahnhof gebaut wurde.

Vertragsabschluss

Obwohl ja seit dem Frühjahr 1869 Pläne für die Bahn vorlagen, zog sich die Angelegenheit ziemlich hin. Geld stand von seiten des Staates im Herbst zur Verfügung und die Stadt Erding fragte Anfang April 1870 beim Ministerium an, wie und wann ihr Anteil, der sich inzwischen auf genau 110.200 fl. berechnete, einzubezahlen sei. Die Generaldirektion schlug daraufhin vor, innerhalb von vier Wochen die Hälfte der Summe zu begleichen, den Rest nach Abschluss aller Arbeiten.

Nun wurde endlich am 09. Mai desselben Jahres der endgültige Vertrag zwischen der Stadt Erding und der Generaldirektion der K. B. Verkehrsanstalten über den Bau der Bahn abgeschlossen. Darin wurden noch mal die obengenannte Summe und der Modus der Zahlung und die Einzelheiten der Kapitalverzinsung festgelegt und einige weitere Bestimmungen getroffen. So war es der Stadt Erding etwa freigestellt, einen Privatunternehmer mit dem Bau der Eisenbahn zu beauftragen oder ihn ganz der Eisenbahnbausektion zu überlassen.

Das Aufbringen dieser Summen fiel der Stadt Erding nicht leicht, schließlich verfiel man auf die Einführung eines Malzaufschlags für städtisches und eines Bierpfennigs für außenstädtisches Bier.

Durchführung der Bauarbeiten

Der deutsch-französische Krieg hatte zweifellos den Beginn der Bauarbeiten verzögert, endlich wurde es aber Anfang 1871 ernst. Die Planung und Leitung der Arbeiten lag bei der königlichen Eisenbahnbausektion Schwaben, der der wackere Ingenieur Emil Häßler harte Jahre vorstand und geduldig jedes Schreiben mit „unterthänigst gehorsamste Sektion“ unterzeichnete. Die schon erwähnten schwierigen Geländebedingungen wirkten sich nachhaltig auf die Durchführung der Bauarbeiten aus. Wegen der bewegten Oberflächenformen konnte nicht von Anfang an eine durchgehende Hilfsbahn mit kleinen Eisenloren für den Erdtransport angelegt werden, es musste also teilweise der Schubkarren herhalten. Damit die Transporte ungehindert laufen konnten, brauchte man stellenweise auch noch besondere Hilfsbrücken, so bei Wifling ein 30 Fuß hohes Holzgerüst, später auch bei Erding über die Sempt. Nutzungsentschädigungen an die Besitzer der dem Bahnbau benachbarten Grundstücke waren ebenfalls zu zahlen. Nach Meinung von Häßler konnte der Kostenvoranschlag für die Erdarbeiten jedenfalls nicht eingehalten werden. Die gesamte Baustrecke war in zwei Baulose aufgeteilt, die bei Aushausen aneinander stießen.

Die öffentliche Ausschreibung des ersten Loses erfolgte in 17 Zeitungen des süddeutschen Raumes. Als einzige Firma meldete sich Wallner Lang aus Freising – der erste Bauunternehmer, der zweite Maurermeister – die auch mit einem Gebot von 108.834 fl. 5 kr. eine Kleinigkeit unter der Ausschreibungssumme von 109.380 fl. 59 kr. blieb. Als Geschäftsführer fungierte Lang, jedoch waren beide berechtigt, die Akkordgelder entgegenzunehmen, die ihnen regelmäßig zur Bestreitung ihrer Unkosten ausbezahlt wurden. Nachdem die Baugerätschaften von Walpertskirchen, wo die Firma vorher gebaut hatte, per Bahn nach Schwaben transportiert waren, gingen die Arbeiten zügig voran. Bis Anfang November des Jahres waren sämtliche Kunstbauten, d. h. Durchlässe und Straßenunterführungen fertiggestellt, die Erdarbeiten zum großen Teil ebenfalls erledigt, wobei zeitweise bis zu 200 Arbeiter mit 37 Rollwagen im Einsatz standen. Der Abschlusstermin wurde endgültig auf 1.5.1872 festgelegt. Die Planungen für das zweite Baulos erfuhren einige Änderungen. Die wichtigste war, dass für die Brücke über die Sempt statt zwei Öffnungen nur eine einzige, breitere vorgesehen wurde, wohl so, wie sie heute noch besteht. Allerdings war dazu eine Korrektur der Sempt nötig. Die Verakkordierung des zweiten Bauloses, das zu insgesamt 79.456 fl. 28 kr. ausgeschrieben stand, erfolgte auf bekannte Weise. Den Zuschlag erhielt der Bauunternehmer Conrad Syer aus Ostermünchen mit einem günstigen Angebot von 75.095 fl. 57 kr. Von diesem Streckenabschnitt hat sich das Bautagebuch erhalten, in dem sehr detailliert die einzelnen Arbeiten aufgeführt und in Abständen von je einer Woche vom Bauführer der Eisenbahnsektion, Stößner, bestätigt wurden.

Von Anfang 1871 bis Ende Mai nächsten Jahres reichen die Eintragungen. Nachdem die Heuernte auf den Eisenbahngrundstücken versteigert worden war, begann die Abräumung der Humusschicht, die sich parallel zu anderen Arbeiten bis Mitte August hinzog. Dann wurden Abschnitt für Abschnitt, soweit möglich, die Gleise für die Rollwägelchen verlegt.

Man hob links und rechts des wachsenden Bahndammes Gräben zur Entwässerung aus, durchstach die Ausläufer der Hügelkette. Von diesen Durchstichen transportierten die Arbeiter das überschüssige Erdreich per Rollwagen oder auch oft mit Schubkarren dorthin, wo der Damm aufgeschüttet werden musste. Gleichzeitig entstanden die erforderlichen Straßenübergänge. An bereits fertigen Abschnitten des Bahndammes waren zusätzlich angeheuerte Arbeiter, Regiearbeiter, damit beschäftigt, die Böschungen festzustampfen. Mitte August bereits wurde auf dem Bahnhofsgelände in Erding gewerkelt. Bis zu 3337 Rollwagen pro Woche waren nötig, um die Erdmassen zu bewegen, bis zu dreizehn Mann mussten täglich die stumpfen und beschädigten Werkzeuge herrichten. Das größte Bauwerk der ganzen Strecke, die Semptbrücke, nahm man Anfang September in Angriff.

Zimmerleute bauten in mehrtägiger Arbeit eine Hilfsbrücke über das Gewässer, so dass die Erdtransporte ungehindert weiterlaufen konnten. Dann begann die Semptkorrektur, die notwendig war, um den Bach möglichst im rechten Winkel unter der Bahn hindurchzuführen. Erst diese Maßnahme ermöglichte es, die Brücke wie schon oben erwähnt, ohne Mittelpfeiler zu bauen. Am 16. Januar 1872 schließlich strömte die Sempt in ihr neues Bett. Verbliebene Erdreste am Bachgrund wurden bei hochgezogenem Wehr und niedrigem Wasserstand beseitigt. Zumindest die Brückenfundamente waren spätestens Anfang März fertig, nachdem noch am 25. Februar ein Hochwasser den Bahndamm gefährlich unterspült hatte. Am ganzen

Bauabschnitt blieben hauptsächlich Planierungsarbeiten am Bahndamm und auf dem Stationsgelände Erding noch zu tun.

Verlegen der Schienen

Nach Abschluss der Erdarbeiten konnte man mit dem Verlegen der Schienen beginnen. zum Einbau gelangte altes Schienenmaterial von Hauptbahnen und zwar sogenannte Stuhlschienen auf Weichholzschwellen, eine Bauweise, die sich von den heutigen Eisenbahngleisen in einigen Punkten deutlich unterscheidet. Als Unterbau diente lediglich Kies aus einer Grube bei Feldkirchen, Schotter schien damals noch nicht in Gebrauch. Der Kies gelangte dann per Bahn nach Walpertskirchen und von dort au Fuhrwerken an die Baustellen. Für das Schienenmaterial, das z. B. von Nürnberg und Neu-Ötting herangeschafft wurde, standen 30.000 fl. zur Verfügung. Zum Bautrupp gehörten einmal 90, dann 115, schließlich auch nur noch um die 30 Arbeiter, die mit einer Lokomotive und Materialwagen ausgestattet waren. Das Schienenlegen begann Anfang des Jahres 1872 in Schwaben und Mitte Mai z. B. waren 5558 Fuß „primitiv“ verlegt, das heißt wohl einfach am Bahndamm ausgelegt, und 3458 Fuß „rektifiziert“, also endgültig auf den Schwellen angebracht. Anfang Juni erreichte der Schienenstrang die Losgrenze. Ende des Monats schließlich war man in Erding, wo nur noch die Weichen zum Einbau kamen. Der Unter- und Oberbau war somit fertiggestellt, die Strecke durchgehend befahrbar.

Ausführung der Hochbauten

Die definitiven Planungen für die Hochbauten an der Bahnstrecke, also die Bahngelände in Erding und Schwaben, die Haltestellen Ottenhofen und Aufhausen und die Bahnwärterhäuschen, begannen im Oktober 1871. Die allgemeine Lage auf dem Bauplatz wirkte sich in manchen Punkten auf das Projekt ungünstig aus, da der Bauboom in München Materialpreise und Löhne in die Höhe trieb. Sogar Streiks gab es, die Schreiner gesellen arbeiteten nicht mehr „im Taglohn“. Trotzdem mussten zumindest die größeren Arbeiten an Münchner Handwerker vergeben werden, da die Ortsansässigen nach Ansicht der Eisenbahnbausektion „wenig Befähigung“ hatten. Als Materiallieferanten kamen allerdings Erdinger Ziegeleien ins Geschäft: alles Ziegelmaterial aus den Orten entlang der Simbacher Bahnlinie bis nach Ampfing hinunter war nach München ausverkauft. Die Preise in Erding waren mäßig, die Ziegeleien wegen der Entfernung zu München lieferfähig. Das Backsteinmaterial wurde in Erding gelagert, mit Materialzügen zu den Baustellen transportiert und dort in Regie von einem nicht näher genannten Maurerunternehmen verarbeitet. Die weiteren Bau- und Ausbauarbeiten wurden dann für alle Bauten gemeinsam auf dem Weg der „speziellen Veraccordierung“, das heißt nach Handwerksarten getrennt, ausgeschrieben. Gleich bei der Vergabe der Schreinerarbeiten gab es einige Schwierigkeiten, da alle Angebote über der Ausschreibungssumme lagen. Schließlich handelte die Sektion mit Schreinermeister Philipp Eckstein aus München einen Kompromiss aus, der sich auf 4697 fl. 13 kr. belief.

Die Spenglerarbeiten übernahm Ernst Enter aus München um 3321 fl. 41 kr., der ebenfalls eingeladene Erdinger Spengler Wagner unterbreitete kein Angebot. Der aus Ingolstadt stammende Christian Basold sicherte sich die Schieferdeckerarbeiten um 2516 fl. 27 kr. Auch rüstete er die Gebäude für 273 fl. kr. mit Blitzableitern aus. Der Schlossermeister Ludwig Schneider stellte um 2917 fl. 24 kr. die

Schlosserarbeiten her, der Glaser Xaver Seebauer arbeitete für 643 fl. 58 kr. und der Maler August Hakemeyer erledigte um 1876 fl. 26 kr. die „Anstreicherarbeiten“. Der ursprünglich vorgesehene Umfang der Hafnerarbeiten wurde geändert, so dass Georg Gartner aus Erding nur mehr das Fliesen der Räume u. ä. für 1142 fl. übernahm, während die notwendigen Öfen von der Bahnverwaltung gesondert beschafft wurden. Die Zimmererarbeiten, ein dicker Brocken am ganzen Geschäft, waren ebenfalls erst unter Schwierigkeiten und mit einmonatiger Verzögerung zu vergeben. Die Firma Steinbeis & Co. aus Brannenburg schließlich übernahm zum Kostenvoranschlag von 11 871 fl. 57 kr. Die Fertigstellungstermine für letztere Arbeiten waren: der 08.06.1872 für Hauptgebäude und Wasserhaus in Erding, der 20.06. für die Haltestellen Ottenhofen und Aufhausen, der 30.06. für das Dienstwohngebäude in Schwaben, alles übrige endlich durfte bis Ende August warten. Erst jeweils nach diesen Terminen konnte ja ein Teil der weiteren Arbeiten beginnen. Im wesentlichen scheint dann alles nach Plan gelaufen zu sein, nur Eckstein musste wegen dem schon erwähnten „Strike“ der SchreinerGesellen um Terminverlängerung nachsuchen, die auch anstandslos gewährt wurde, da „Eckstein bei seiner notorischen Solidarität“ großes Vertrauen genoss.

Kleinere Nachbesserungen und Bauarbeiten an Gebäuden und Einrichtungen erfolgten auch noch nach der Eröffnung der Bahnlinie. So gelang die Fertigstellung des verschiedentlich geforderten separaten Postschalters mit Briefeinlauf neben dem Fahrkartenschalter erst im Februar 1873. Des Weiteren wurden im ersten Halbjahr 1873 feste Geldkassetten in den Stationsgebäuden installiert und die Fenster und Türen der „Expeditionslokale“ in Ottenhofen und Aufhausen vergittert. In Erding ersetzte man die schönen weißen, aber schlecht heizenden Kachelöfen in der Wohnung des Expeditors durch die braunen aus den Dachzimmern der Amtsgehilfen, die ihrerseits „Amerikaneröfen“ erhielten.

Die Bezahlung der einzelnen Handwerker erfolgte dann nach verschiedenen Baubesichtigungen bis Ende 1873/Anfang 1874. Die Kosten für das Dienstwohngebäude in Schwaben, sonst in allen oben angegebenen Summen enthalten, tauchen hier nicht mehr auf, da sie inzwischen auf den Etat der Simbacher Bahn übernommen waren.

Die Bahnwärterhäuschen wurden im Laufe des Jahres 1873, spätestens 1875 endgültig fertiggestellt, nachdem noch verschiedene Verbesserungen durchgeführt waren. Dazu zählten unter anderem Kellerräume und hauseigene Brunnen. Insgesamt schienen sie recht klein ausgefallen zu sein, so dass eine Bahnwärterfamilie kaum darin Platz finden konnte. „Wenn so ein Eisenbahner seinen Dienstroch anzieht, muss er entweder die Tür oder das Fenster öffnen, damit er in den zweiten Ärmel hineinkommt.“ So meinte jedenfalls Oberamtsrichter Cantler.

Verhältnisse der Eisenbahnarbeiter

Über die Verhältnisse der Bauarbeiter an der Schwaben-Erdinger Bahn kann aus Mangel an Unterlagen wenig spezielles ausgesagt werden.

Weder genaue Zahlen, noch geographische oder soziale Herkunft oder Lohn sind bekannt. Die Höchstzahl der Arbeiter bei den Erdarbeiten am Los 1 ist bekannt, beim Los 2 könnte sie sich zwischen 40 und 150 Mann bewegt haben, wobei die Zahl im Schnitt eher über 100 liegen dürfte, da ja meist mindestens 10 Mann pro Tag mit

dem Herrichten der Werkzeuge beschäftigt waren. Unterkunft fanden die Arbeiter, soweit sie nicht ortsansässig waren, in Baracken oder Privatquartieren der näheren Umgebung, wobei man sehr darauf achtete, Arbeiter und Arbeiterinnen getrennt zu halten. Um Arbeit beim Bahnbau konnte sich fast jeder bei der Bahnverwaltung oder bei der Baufirma bewerben, soweit seine Papiere in Ordnung waren und er nicht mehr der Schulpflicht unterlag. Den Arbeitsplatz zu behalten war weniger einfach, denn mit dem Kündigungsschutz sah es noch recht schlecht aus. Der Arbeiter einerseits musste sich verpflichten, mindestens 4 Wochen zu bleiben, während andererseits die „nicht brauchbar befundenen Arbeiter“ schon nach 3 Tagen wieder entlassen werden konnten. Dagegen existierte eine primitive Art von Sozialversicherung, zu der jeder Beschäftigte 4 kr. pro Woche beitragen musste, um im Krankheits- oder Unglücksfall versorgt zu sein. Für die Verpflegung konnte jeder Arbeiter selbst oder auch am Bauplatz zugelassene „Marketendereien“ sorgen. Das flüssige Brot im speziellen lieferte die Kantine von Posthalter Fischer auf dem Gelände der heutigen Bahnrestauration. Der geschwundene Bretter dieser hölzernen Bude, die auch von Erdinger Bürgern gern besucht wurde, gestatteten durch die Spalten hindurch manchen Einblick in Innere, weshalb das Lokal im Volksmund auch die Bezeichnung „Klumpsenwirt“ trug.

Eröffnung der Bahn

„Im Namen seiner Majestät des Königs von Bayern. Vom 16. November 1. J. angefangen wird die Vicinalbahn Schwaben-Erding mit der Expedition Erding, sowie den Haltestellen Ottenhofen und Aufhausen dem allgemeinen Verkehr übergeben.“ So verkündete am 05. November 1872 die General-Direktion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten das große Ereignis. Die Erdinger hatten ja wahrlich eine lange Zeit darauf warten müssen und es wurde „ihnen bewiesen, dass man in der Ebene zu einer Bahnstrecke von nicht ganz 4 Poststunden zwei Jahre brauchen kann“. Noch kurz vor der Eröffnung hatte man auch gespottet: „Maxl: Itz will i dir oan Rechenexempel aufgeb`n. Wie lang hätt`n d`Amerikaner zur Erbauung der Pacificbahn braucht, wenn`s so schnell baut hätt`n, wie die Erding-Schwob`ner Bahn baut wird? Sepperl: Da hätt` halt dem Adam sein Großvater schon anfanga müß`n.“ Sicher war an den Verzögerungen gegen Ende zu auch nicht jener Terrorist schuld, der einmal im August Holz und Steine auf die Schienen gelegt und ein „Entgleisen der die Strecke befahrenen Lokomotive“ heraufbeschworen hatte.

Mehrere vorgesehene Eröffnungstermine gingen vorüber, so war einmal die Rede vom 01. Oktober, dann wieder sollte sicher bis spätestens 01. November die Bahn den Betrieb aufnehmen. Dieser denkwürdige 16. November aber gestaltete sich für Erding zu einem Festtag. Dem Aufruf des Stadtmagistrats an „die verehrlichen Bewohners des Stadtbezirks Erding ..., ihre Gebäude zu beflaggen und zu decorieren“, wurde sicher überall bereitwillig folge geleistet. Ein Meer von weiß und blau empfing am Morgen den mit Girlanden geschmückten Sonderzug der hohen Gesellschaft aus München, die durch ihre Anwesenheit das Fest förmlich „verherrlichte“. Drei leibhaftige Minister nebst Anhang waren darunter: Minister des Äußeren von Pfretschner, Kultusminister von Lutz, Finanzminister von Berr. Die Generaldirektion der Verkehrsanstalten war unter anderem vertreten von Hocheder, Röckl, Gysling, Roder, dazu Obergeringenieuren und –inspektoren. Vom ortsansässigen Adel fanden sich Freiherr von Grainger, Hl. Blut, Freiherr von Moreau, Notzing, und von Auer aus Aufhausen ein. Dazu gesellten sich die Vertreter der Behörden, der ganze Stadtmagistrat, die Geistlichkeit und die Lehrerschaft mit allen Schulkindern.

Unter Begleitung der Stadtkapelle bewegte sich der Festzug zur Schrankenhalle, wo ein mächtiges Bankett wartete und man diverse festreden über sich ergehen lassen musste. Um 5 Uhr abends reisen die illustren Gäste wieder nach München zurück.

Nur einer saß an diesem Tag vielleicht tränenden Auges da, nämlich der Postoffizial Leopold Auchter, der wegen der neuen Bahn seine Stellung in Erding verlor.

Die Erdinger Bahnbeamten

Jetzt, da die Bahn glücklich eröffnet ist, sei ein kurzer Blick auf die Leute geworfen, die für den Betrieb verantwortlich waren. Für die ersten Jahre sind in Erding 4 Bahnbeamte nachweisbar: Expedito Franz Manger, Bahnmeister Andreas Käshofer und die Kondukteure Johann Halter und Benedikt Sauer. Lokomotivführer, Heizer und Hilfskräfte sind nicht sicher zu ermitteln, waren aber vermutlich in Erding stationiert. Der Expedito war oberster Beamter des Bahnhofs Erding, der Bahnmeister wachte über den korrekten technischen Ablauf des Zugbetriebs; über die Aufgaben von Kondukteur, d. i. Schaffner, und von Heizer und Lokomotivführer erfahren wir später noch. Ein Blick auf die Einkommensverhältnisse eines damaligen Bahnbeamten zeigt uns folgendes: Der Expedito bezog je nach Dauer der Dienstzugehörigkeit ein Jahresgehalt von 700 – 1000 fl., der Bahnmeister kam auf 550 – 775 fl., die Kondukteure erhielten 450 – 600 fl., der Lokomotivführer schließlich musste sich mit 340 – 490 fl. begnügen. Für Dienstwohnungen, die ja in Erding vorhanden waren, zahlte jeder 8 % von seinem Gehalt. Die unteren Dienstränge erhielten zu ihrem spärlichen Gehalt noch zwischen 50 und 70 fl. „Dienstbekleidungsbeitrag“.

Eisenbahnbetrieb

Der Betrieb, den unsere Erdinger Eisenbahner abzuwickeln hatten, sah etwa folgendermaßen aus.

Am Anfang verkehrten auf Vizinalbahnstrecken alte Fahrzeuge der Hauptbahnen. Da diese jedoch zu schwer waren und den leichten Oberbau zu sehr abnutzten, wurden ab 1880 eigene Lokomotiven und Wagen für diese Bahnen gebaut. Ein Zug bestand in den ersten Jahrzehnten normalerweise aus der Lokomotive, unmittelbar dahinter lief ein Gepäckwagen, dann folgten zwei Personenwagen. Am Schluss wurden eventuell zu befördernde Güterwagen angehängt, die, da keine eigenen Güterzüge verkehrten, möglichst gleichmäßig auf die abgehenden Personenzüge verteilt wurden. Vom letzten Personenwagen bis zur Lokomotive lief die sogenannte Signalleine, mit deren Hilfe der Kondukteur eine Pfeife, Glocke o. ä. an der Lokomotive betätigen und dem Lokführer somit bestimmte Mitteilungen machen konnte. Der Kondukteur hatte also außer der Fahrkartenkontrolle noch wichtige Aufgaben zu erledigen, wozu auch das Anzünden der Petroleumlampen in den Wagen – die übrigens anfangs im Winter nicht geheizt waren – gehörte. Am letzten Personenwagen fungierte er auch als Bremser, ein Posten, der auf der Erdinger Strecke nur von einem eigenen Mann ausgefüllt werden sollte, wenn mehr als 2 beladene oder 3 unbeladene Güterwagen mitbefördert wurden. Der Lokomotivführer hatte neben seiner eigenen Tätigkeit noch die technische Überwachung der Personenwagen zu besorgen, der Heizer die Güterwagen zu schmieren und sich um die Außenbeleuchtung des Zuges zu kümmern.

Fahrplangestaltung

Ein solch schmucker Zug verkehrte nun dreimal täglich in beiden Richtungen zwischen Erding und Schwaben, Reisende, die weiter nach München wollten, mussten dort umsteigen. Die einfache Strecke wurde mit enormer Geschwindigkeit in mindestens 45 Minuten zurückgelegt! Nach München war man insgesamt geschlagene 2 Stunden unterwegs. Immerhin hatte zur Postkutschenzeit die schnellste Fahrt 4 Stunden gedauert. Die Zugfolge wurde im Laufe der Zeit verdichtet, so dass 1899 bereits 6 Züge in jeder Richtung verkehrten; die Fahrzeit nach München-Hauptbahnhof betrug immer noch mindestens 2 Stunden. In späteren Jahren lag wieder vieles im Argen, anfangs 1925 verkehrten 4 Züge, die allerdings vermutlich bis München durchgehend fuhren. Der 40-Minuten-Takt von heute war jedenfalls noch in weiter Ferne!

Tarife

Für die Vizinalbahnen in Bayern galten im Personenverkehr die Tarife der Hauptbahnen. Im Güterverkehr war geplant, bestimmte Zuschläge einzuführen, die sich nach den örtlichen Gegebenheiten richten sollten. Nicht zu niedrig, um die Unkosten zu decken, nicht zu hoch, um potentielle Kunden nicht vom Bahntransport abzuhalten. Tatsächlich galt aber auch hier der Normaltarif. Zuschläge wurden erst eingeführt, als 1877 eine reichseinheitliche Gütertarif-Regelung zustande kam; allerdings fielen sie bei der Erdinger, wie bei vielen anderen Vizinalbahnen 1898 wieder weg.

Im Folgenden die Personaltarife: im Jahre 1874 zahlte man 5,3 Pfg. in der II. und 3,4 Pfg. in der III. Klasse pro Kilometer. Hunde reisten für 1,2 Pfg. Im eigenen Wagen schließlich durften Kranke oder gar Leichen um 40 Pfg. mitfahren, letztere sinnigerweise nur, wenn das Fahrgeld im Voraus entrichtet wurde. Für 90 Mark oder mindestens 4 Mark pro Kilometer konnte man bereits einen Sonderzug fahren lassen.

Von der großen Anzahl verschiedener Frachttarife sei als Beispiel nur jener für „Velocipédes“ erwähnt, der für diese sperrigen Gegenstände das Eineinhalbfache der Stückgut-Klasse ausmachte. Sodann gab es noch zahlreiche Ausnahmetarife für mögliche Warengattungen. Für Erding etwa: Eistransporte „ab Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft“; Mehl aus Schlesien, Rohreisen im Wagenladungsverkehr zwischen Bayern und Hessen; Sand ab Erding nach bayerischen Stationen; Getreide von und nach Hessen und Baden.

Weitere Entwicklung der Bahn

Die weitere Entwicklung unserer Bahn, vor allem in der neuesten Zeit, soll nur in groben Zügen dargestellt werden.

Ein wichtiger Punkt ist wohl die Errichtung neuer Haltestellen, zu Anfang gab es ja nur Ottenhofen und Aufhausen. Ab 01. Juni 1890 kam dazu die Haltestelle St. Kolomann, die „für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden versuchsweise eröffnet“ wurde. Als Stationsgebäude diente das erweiterte Bahnwärterhäuschen. Ein Jahr später wurde sogar die Abfertigung von Kleinvieh

zugelassen, mit der Einführung eines vereinfachten Bahnbetriebs 1897 allerdings erfolgte die Umwandlung in einen Halteplatz. Die Altenerdinger erhielten ihren Halteplatz ab 01. Mai 1899, kämpften dann aber lange vergeblich mit der Bahnverwaltung um den Bau eines Schutzhäuschens, so dass sie zu Selbsthilfe greifen mussten und einen ausrangierten Straßenbahnwagen für diese Zwecke kauften. Der Haltepunkt Wifling schließlich wurde sehr spät eingerichtet, er taucht erstmals im Sommerfahrplan 1921 auf. Die Haltestellen Ottenhofen und Aufhausen wurden anfangs auch noch ausgebaut. Ottenhofen durfte ab 01. Mai 1883 Stückgüter, ab Herbst 1900 sogar Wagenladungen abfertigen. Im zwei Jahre zurückliegenden Gesuch dazu führten die Gemeinden Ottenhofen, Oberneuching, Niederneuching und Wörth aus, dass Güterwagenabfertigung große Vorteile für die Mühlenbesitzer der Gegend und das Hammerwerk in Ottenhofen bringen würde. Auch die Haltestelle Aufhausen erfuhr noch eine Aufwertung, als ihr ab 01. März 1894 die Abfertigung von Stückgut zugestanden wurde. Alle genannten Stationen, bis auf Wifling, bestehen ja, wenn auch ohne Personal, heute noch.

Der Bahnbetrieb auf unserer Strecke lief nur wenige Jahre mit voller Personenbesetzung. Bereits 1879 traten nach den neuen, für Sekundärbahnen geltenden Bestimmungen Einschränkungen im Bahnbewachungsdienst auf. Der Bahnmeisterdienst wurde von Erding nach Schwaben übernommen. Die Zahl der Streckenposten reduzierte sich gar um 4 Mann. Bis Aufhausen war jetzt der Erdinger, bis Ottenhofen der Schwabener Beamte für die Streckenbegehung zuständig, dazwischen blieb ein einziger Bahnaufsichtsposten. Ebenfalls drastisch verminderte sich die Anzahl der Bahnschranken, die damals viel häufiger anzutreffen waren als heute, obwohl der Verkehr auf den kreuzenden Straßen immer als recht gering bezeichnet wurde. Lediglich folgende Schranken blieben damals vorerst bestehen: Diejenige beim Bahnhof Schwaben wurde von dort aus mit Drahtzug bedient; die Kreuzung mit der Schwaben-Erdinger Straße bei Ottnehofen behielt eine Drehschranke, welche der obengenannte verbleibende Streckenposten oder seine Familienangehörigen beaufsichtigen mussten; die Schranke am Singldinger Weg bei Aufhausen war durch Drahtzug mit dieser Station verbunden; jene schließlich beim Altenerdinger Kirchenweg und bei der Hohenlindener Straße betätigte ebenfalls mittels Drahtzug der Erdinger Weichenwärter. An Stelle alle abgeschafften Schranken traten Achtung-Tafeln und es wurden Warnpfeife für die Lokomotive vorgeschrieben.

Ein paar Jahre später traten einschneidende Änderungen für alle bayerischen Vizinalbahnen ein, hervorgerufen durch das Lokbahngesetz vom 28.04.1882.

Die Erdinger Vizinalbahn brachte, wie fast zu befürchten gewesen war, keinen Pfennig Geld für die Stadt. Die Einnahmen der Bahn in den Jahren 1872-1876 betragen 145.727 Mark 47 Pfg., der Anspruch des Staates für seine Schuldentilgung belief sich dagegen auf 342.872 Mark 85 Pf. Da viele Vizinalbahnen derart unrentabel für die betroffenen Orte waren, schien dem Staat die Entlastung der von den Eisenbahnschulden geplagten Gemeinden notwendig, wobei man soweit ging, maximal die ganzen Kosten für Grunderwerb und Erdarbeiten zurückzuzahlen. Die Stadt Erding erhielt schließlich nach einigem Hin und Her 146.459 Mark 77 Pfg. rückvergütet, hatte nun aber auch keinerlei Ansprüche mehr auf irgendwelche Einnahmen aus dem Bahnbetrieb.

Im Jahr 1896 wurde weiteres Personal abgezogen, gegen den Protest der Stadt, die eine Beeinträchtigung des Betriebs befürchtete.

Dafür wurde einige Jahre später der bereits arg in Mitleidenschaft gezogene Oberbau der Bahn, unter dessen schlechtem Zustand auch das rollende Material litt, erneuert.

Noch einige Ereignisse aus der Geschichte unserer Bahn scheinen erwähnenswert. Es ist dies einmal die Erweiterung des Bahnhofsgebäudes in Erding, wohl Anfang der zwanziger Jahre. Das alte Gebäude genügte den Anforderungen nicht mehr. Ein zweites Stockwerk für Wohnungen wurde aufgesetzt und ein Anbau auf der Westseite erstellt, der die Diensträume aufnahm. Diese wurden 1938 zusammen mit den Wartesälen noch einmal grundlegend umgestaltet. Auch die Freiluft-Abortanlagen verschwanden erst damals.

Erweiterte Gleisanlagen und mehr Betrieb für die Erdinger Station brachte auch 1936 die Errichtung des Fliegerhorstes mit sich, der ja einen eigenen Bahnanschluss erhielt. Der Zweite Weltkrieg ging für die Bahn glimpflich vorüber, trotz der Nähe des Flughafens, da weder Züge, die mit Flakschutz gegen Tiefflieger fuhren, noch Bahnanlagen durch Bomben oder Beschuss zerstört wurden. Lediglich eine verirrte Bombe beschädigte bei Wifling den Oberbau.

Wenn wir nun noch die Entwicklung des Fahrmaterials betrachten, so kann kurz zusammengefasst Folgendes gesagt werden:

Das Fahrmaterial der ersten Jahrzehnte der Bahn blieb ziemlich lang erhalten und befand sich nicht immer im besten Zustand. Die alten Lokomotiven, wie die D VI standen bis in die dreißiger Jahre in hartem Einsatz und mussten sämtliche Aufgaben übernehmen, auch das Rangieren. Sie wurden für Personenzüge abgelöst von der Einheitsdampflok Baureihe 064, die wegen ihres etwas seltsamen Aussehens bei den Eisenbahnern den Spitznamen Bubikopf trug. Die Güterloks 054 und 050 beförderten auf unserer Strecke die Güterzüge.

In der ersten Nachkriegszeit herrschte immer noch die Dampflok. In den verkehrsschwächeren Zeiten allerdings liefen bereits verschiedene Baureihen des elektrischen Triebwagens mit Batterieantrieb. Den Rangierdienst versah ab etwa 1940 und versieht noch heute eine Kleindiesellok. Mitte der 60er Jahre setzte sich dann neben der Dampfkraft mehr und mehr der Zugbetrieb mit Dieselloks durch. Die im Laufe des Jahres 1971 erfolgte Elektrifizierung der Strecke brachte schließlich den Probetrieb mit den neuen S-Bahnzügen ET 420, auch Güterzüge fuhren ab da elektrisch.

Seit 28. Mai 1972 nun ist die Strecke Markt Schwaben-Erding aus den Kursbüchern verschwunden und zum Teilstück der Linie S 6 geworden, die Erding in kürzester Zeit mit der Landeshauptstadt verbindet.

Grantiges und Lächerliches, unsere Bahn aus der Sicht von Zeitgenossen

Wie ja schon kurz in anderem Zusammenhang erwähnt, wurde unser Bähnchen oft recht stiefmütterlich von den kgl. bayer. Staatsbahnen, später von der Reichsbahn

behandelt. Manches, vom Eisenbahnwagen bis zum Fahrplan, schien verbesserungswürdig. Und wo etwas nicht in Ordnung ist, wird in unserer Gegend eben gegrantelt. Lassen wir doch einige Zeitgenossen von damals zu Wort kommen.

Einen häufig beanstandeten Punkt bildeten die scheinbar regelmäßigen Verspätungen der Züge, die von der Bahn mit ungenügendem Unter- und Oberbau oder fehlender Beschränkung begründet wurden, da deshalb keine höheren Geschwindigkeiten möglich seien, ein Einwand, den aber die Öffentlichkeit nicht gelten ließ:

„... die Straßenbahnen der Großstädte fahren heute anerkanntermaßen mit einer viel größeren Geschwindigkeit, ohne dass man es für notwendig findet, an den Traversen Schranken anzubringen. Und wenn unser Landvolk noch nicht daran gewöhnt ist, beim Überschreiten der Bahn zu denken: Halt, um die und die Zeit kommt ein Zug, so erziehe man dasselbe doch dazu“. Und bei den Reisenden hieß es: „Auf die Zeit darfs einem gerade nicht ankommen, wenn man Erding fährt“.

Vieles kam daher, dass in Schwaben eine Rangierlokomotive fehlte und die Erdinger Lok oft über Gebühr dort beschäftigt war, da die Züge nicht durchgehend von Erding nach München fuhren, sondern man in Schwaben umsteigen musste. So soll sich in Schwaben folgendes zugetragen haben, als ein Reisender von München kommend lange auf den Anschlusszug nach Erding warten musste:

Nach langem Warten erkundigt er sich an der Perronsperre, warum der Erdinger Zug nicht einfahre und er bekommt zur Antwort, „der steht schon lange da auf dem 4. Gleis, aber er kann noch nicht abfahren“. „Ja, aber warum nicht?“ „Ja sehens`s denn nöt, dass koa Maschin dran ist“. „Ja wo ist denn nacher die Maschine vom Erdinger Zug?“ „Ja, dö muß no ranschieren.“ „Ja wie lang dauert dies noch?“ „Es kann $\frac{3}{4}$ Stunden dauern, oder no länger, kafens` Eaner 1 Halbe und fragens` später nomal nach“.

Überhaupt schien eine Geschwindigkeitserhöhung durchaus im Bereich des Möglichen; die Fahrt von Erding nach Schwaben dauerte über 40 Minuten und es verlautete, „dass es nach den Äußerungen des Zugpersonals oft geradezu ein Kunststück ist, dieses langsame Tempo einzuhalten“. Dass es tatsächlich schneller ging, zeigte der erste April 1909, als Zeppelin in der Nähe von Erding landen wollte und „... in 20 Minuten fuhr eine Abteilung des Luftschifferbataillons, wohlgemerkt nicht von Schwaben nach Erding, sondern sogar von München-Ostbahnhof nach Erding. Das genügt!“ Zum anderen scheint öfters unterwegs die Lokomotive stehen- oder steckengeblieben zu sein.“ Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass Verkehrsstörungen durch Schneewehen, durch die sich unser „Bockerl“ trotz Aufbietung aller Kräfte im vorigen Winter nicht mehr hindurch zu arbeiten vermochte, bei Verwendung von besserem Maschinenmaterial fast unmöglich wären“. Oder es kam vor, „dass die Züge auf offener Strecke stehen bleiben, weil entweder kein Dampf vorhanden ist oder Reparaturen notwendig geworden sind“. Einen weiteren Grund zu dauernder Kritik bot das schlechte Wagenmaterial; dazu bemerkte die Zeitung noch im Jahre 1928 recht böse: „Es spottet einfach aller Beschreibung, welches Wagenmaterial man sich getraut, auf der Strecke Erding-München-Ost rollen zu lassen. Die Passagiere sind gezwungen, in Wägen befördert zu werden, die eine Kreuzung zwischen alten vierter Klasse-Wagen und Viehwaggons darstellen“. Nach einer langen List weiterer Klagen heißt es schließlich sarkastisch:“ Wenn das

im alten Stile so weitergeht, sind wir nicht verwundert, wenn eines Morgens der Bahnhof gesperrt und bekannt gegeben wird, dass heute keine Züge fahren, weil sich an einzelnen Waggonen die Achsen „ein wenig“ verbogen haben“.

Mancher hingegen, wenn es auch selten genug vorkam, verstand die Sache mit Humor aufzunehmen. So konnte „Prinz Karneval“ 1910 „Bestimmungen für die Blitzbahn Erding-Schwaben und zurück“ herausgeben, die auszugsweise zitiert seien. Da heißt es zum Beispiel: „Man ersucht, verlaufene oder stecken gebliebene Züge zur Verhütung größerer Verspätungen gefälligst nachschieben zu wollen“. Für das Personal gedacht war: „Über Ostern kann ihm nicht erlassen werden, die Passagiere darauf aufmerksam zu machen, dass die Fahrkarte niemals auch als Beichtzettel verwendet werden kann.“ Und das Publikum schließlich musste folgende Punkte zur Kenntnis nehmen: „Jede Fahrkarte kann auch ab- oder nachgelaufen werden.“ „Während der Fahrt über die Semptbrücke vis-à-vis des Stadtparks ist es dem Publikum gegen Entrichtung einer mäßigen Gebühr beim Schaffner gestattet, in der Sempt zu fischen.“ Dagegen: „Blumenpflücken während der Fahrt ist ... strengstens verboten.“ Wenn der Zug tatsächlich einmal zu schnell werden sollte: „Todesangst wegen Schnellfahrens wird in keinem Fall vergütet.“

Unsere Bahn heute dürfte in einem besseren Licht dastehen. Ob sie aber auch noch Stoff für so köstliche Witze abgeben kann, möchte man stark bezweifeln. Wenigstens sind die Wagen weiß und blau.

Nachtrag

Vorstehender Artikel wurde bereits einmal veröffentlicht, gelangt aber der Vollständigkeit halber in diesem Heft noch einmal zum Abdruck. Der Text ist, um Satzkosten zu sparen, unverändert übernommen, konnte also nicht verbessert und aktualisiert werden.

Durchführung der Bauarbeiten

Die Semptbrücke bei Erding wurde wie geplant mit zwei Öffnungen von je 10,26 m Lichtweite gebaut. Im September 1920 beschädigte ein Hochwasser den Mittelpfeiler so stark, dass er abgetragen und erst damit der bis vor kurzem bekannte Zustand geschaffen wurde. Das alte Eisentragwerk der Brücke wurde ja erst vor einiger Zeit durch eine Betonkonstruktion ersetzt.

Eisenbahnbetrieb

Wieweit auf unserer Strecke Lokomotiven der Gattung D VI eingesetzt waren, konnte bis jetzt nicht ausfindig gemacht werden. Bereits ab den 80er Jahren waren auch z. B. D VII denkbar.

Weitere Entwicklung der Bahn

Ehe 1879 eine starke Reduzierung des Bahnbewachungsdienstes vorgenommen wurde, fanden sich auf der Strecke allein 7 Bahnwärterposten. Diese waren stationiert zwischen Schwaben und Ottenhofen, in Ottenhofen selbst, auf halbem Weg von dort nach Wifling, in St. Kolomann, zwischen dort und Aufhausen, direkt in

Aufhausen sowie in Altenerding. Jeder Bahnwärter hatte die Strecke zu überwachen und 2 bis 3 Trag- oder Zugschranken zu betreuen. Der erste Erdinger Weichenwärter bediente nur jene an der Hohenlindener Straße.

Zum Lokeinsatz seien nur einige Ergänzungen und Richtigstellungen angegeben, wobei die Aufzählung keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt. Die D VI oder D VII wurden wohl schon vor 1900 von der Gattung D XI u. a. abgelöst. Ab 1920 waren Güterzüge mit G3/4N oder H, der späteren Baureihe 54, später dann mit Lok der Baureihe 50 und 54 bespannt, ab etwa 1960 mit Diesellok V100. Im Personenverkehr liefen u. a. ab Ende der 20er Jahre Akkutriebwagen der Baureihe ETA177, in den 50er und 60er Jahren schließlich ETA515.

Verfasser: Paul Adelsberger, Langenpreising

Veröffentlicht: Erdinger Land, Heft 9

Dank gilt auch den fleißigen Händen der Familie Schwanzer, die den Artikel abgestippt und somit elektronisch verwertbar gemacht haben.