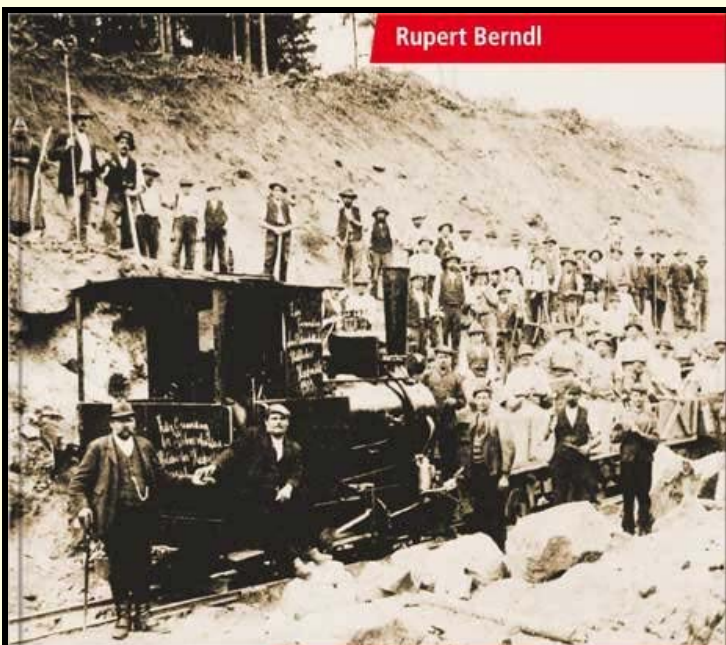


Rupert Berndl



ALS DIE **EISENBAHN**
IN DEN WALD KAM

Eine Erfolgsgeschichte
aus dem Bayerischen Wald



Rupert Berndl

Als die Eisenbahn in den Wald kam

2019, SüdOst Verlag, 135 S.

ISBN 978-3-95587-750-7

Als die Königlich-Bayerische-Eisenbahn die Strecke nach Freyung erschloß, waren vielfältige Schwierigkeiten zu überwinden. Manche der Bauern waren erbost, weil sie Grundstücke dafür abgeben sollten, andere erfreut, dass sie endlich ihr Vieh und ihr Holz günstig nach Passau transportieren könnten. Als Personenverkehrsbahn war sie von Anfang nur nebenbei konzipiert. Sie war als Vicinalbahn gedacht, um den ländlichen Raum verkehrstechnisch zu erschließen und die Holzflösserei zu entlasten.

Wichtig war nicht Geschwindigkeit, und so baute man die Strecke quasi um jeden Misthaufen herum, um hier ein geflügeltes Wort das auch heute noch Anwendung findet, zu zitieren. Ob da auch schon militärische Gründe dafür sprachen, darüber gibt es unterschiedliche Ansichten.

Es gab vage Pläne einer Querverbindung von Hauzenberg nach Freyung und von da nach Grafenau um alle 3 Waldbahnen zu

verbinden. Ebenso eine Verbindung von Freyung ins Böhmisches, aber da hätte die Habsburger mitmachen müssen. Letztendlich wurden alle diese angedachten Projekte durch den Ersten Weltkrieg verhindert und dabei blieb es dann auch. Auch die topografische Lage, die schon den Bau nach Wegscheid und Freyung verlangsamte und verteuert hatte, trug dazu bei.

Rupert Berndl beschreibt hier den Bau der Strecken und deren vielfältige Schwierigkeiten. Er bereichert das Buch durch sehr viele Fotos, die mehr als nur anschaulich darstellen, dass die Trassierung mittels Muskelschmalz geschaffen wurde, was heute mittels modernster Geräte in einem Bruchteil der Zeit geschaffen werden würde. Vor allem der Personalaufwand wird überdeutlich dargestellt.

Die meisten der Bahnhöfe sind heute in Privatbesitz. Die Verantwortlichen der Ilztalbahn, die die Strecke bis Freyung an Wochenende und Feiertagen im Sommer wieder betreiben, begreifen leider nicht, dass heute eine wiederbetriebene Strecke nur als Tourismusbahn in der warmen Jahreszeit sinnvoll und gewinnbringend betrieben

werden kann. Als ÖPNV kann sie nur Verluste einfahren, was Beispiele an anderen Stellen und in anderen Bundesländern bestätigen. Steuergelder dürfen für die Ideen von Enthusiasten nicht vergeudet werden.