

150 Jahre Donautalbahn

150 Jahre Bahnhof Unterhausen

Roland Holzmayr

Das Jahr 1874 brachte für Unterhausen einschneidende Veränderungen. Bisher abseits bedeutender Verkehrswege gelegen, wurden dem Dorf und den umliegenden Gemeinden mit Post und Bahn die modernen Transportmittel direkt zugänglich gemacht.

Nach einer erfolgreichen Probefahrt am 28. Mai 1874 wurde die Bahnlinie Ingolstadt - Donauwörth am 15. August 1874 offiziell dem Verkehr übergeben und damit der Bahnhof Unterhausen in Betrieb genommen.

Dazu berichtet das „Neuburger Wochenblatt“ vom 18. August 1874 folgendes:

„München 15. Aug. Heute wurde die 51 Kilometer oder 6,8 Reichsmeilen lange Bahnlinie von Donauwörth nach Ingolstadt dem öffentlichen Verkehre übergeben.“

„Auf der ganzen genannten Strecke kommen nur zwei erheblichere Schwierigkeiten vor: der große Wasserscheideeinschnitt bei Unterhausen zwischen Neuburg und Burgheim mit 1300 Meter Länge und 17 Meter größter Höhe und einer zu bewegendenden Erdmasse von nahezu 300.000 Kubikfuß, und die Lechbrücke bei Rain, welche 3 mit Eisen überspannten Oeffnungen à 62 Meter erhält, und deren beide Zwischenpfeiler wegen des 11 Meter tief unter Niedrigwasser liegenden tragfähigen Untergrundes auf pneumatischem Wege fundirt werden mußten. Die pneumatische Fundamentation der Lechbrückenpfeiler wurde im Oktober 1872 begonnen; das Eisenwerk für die Brücke wurde im Laufe des Jahres 1873 von der Maschinenfabrik Augsburg hergestellt. Am 28. Mai ds. Js. wurde die Brückenprobe vollzogen. Die horizontale Projektion der Strecke ist vorzüglich günstig, denn die Gesamtlänge der Bahnkurven, welche weniger als 1200 Meter Radius haben beträgt nur etwa 6 % der ganzen Bahnlänge, das Steigungsmaximum 1 : 200 brauchte nur auf geringe Länge zur Anwendung gebracht werden. Der Unterbau wurde für 1 Geleise ausgeführt, das Terrain für 2 Geleise erworben. Das Baukapital beträgt zirka 1.663.500 Mark pro Meile. Die Grunderwerbung wurde im Sommer 1871 durchgeführt. Die Bahnlinie bildet das Zwischenglied zur Verbindung beider an der Donau liegenden Festungen Ulm und Ingolstadt. Von Bedeutung für den Lokalverkehr sind Holz aus den im Bahngebiet liegenden großen Forsten, Torf aus den bedeutenden Donau-Moosen. Die Linie enthält die Stationen ab

Donauwörth: Rain, Burgheim, Unterhausen (Expedition II. Klasse), Neuburg a./D., Rohrenfeld (Exped. II. Klasse), und Weichering. Die Fortsetzung dieser Donauthalbahn von Ingolstadt nach Regensburg ist bereits seit 1. Juni d. Js. in Betrieb.“

„Mit Einführung des nächsten Winterfahrplanes wird die Donauthalbahn von Donauwörth nach Regensburg in den direkten internationalen Verkehr einbezogen und mit Schnellzügen befahren werden.“

Ab dem 15. August 1874 galt eine provisorische Fahrordnung, ab dem 1. November trat dann dieser offizielle Fahrplan in Kraft:

Fahrplan vom 1. November 1874 an:

Ingolstadt-Donauwörth				Donauwörth-Ingolstadt			
Stationen.	Gemischte Züge.			Stationen.	Gemischte Züge.		
	Morgens	Nachm.	Abds.		Morgens	Mittags	Abends.
Ingolstadt (Central-Bahnhof) ab	7 —	3 10	8 35	Donauwörth ab	4 30	12 —	5 55
Weichering	7 19	3 29	8 54	Rain	4 52	12 22	6 14
Rohrenfeld	7 31	3 41	9 6	Burgheim	5 7	12 37	6 27
Neuburg	7 48	3 58	9 23	Unterhausen	5 19	12 49	6 37
Unterhausen	8 3	4 18	9 38	Neuburg	5 37	1 7	6 51
Burgheim	8 15	4 25	9 50	Rohrenfeld	5 51	1 21	7 1
Rain	8 30	4 40	10 5	Weichering	6 3	1 33	7 10
Donauwörth	8 50	5 —	10 25	Ingolstadt (Central-Bahnhof) an	6 20	1 50	7 25

Für Unterhausen bedeutete der Bahnanschluß einen großen Aufschwung in der Kalksteingewinnung und –verwertung. Die Ausbeutung der unmittelbar nördlich des Bahnhofs gelegenen Steinbrüche konnte jetzt wesentlich schneller und weniger aufwändig geschehen. Mit der Möglichkeit, auch über große Strecken schnell transportieren zu können, gewann diese Industrie auch überregionale Bedeutung. So wurde z.B. das Ingolstädter Fort X mit Unterhausener Kalksteinen erbaut.

Der Kalkstein wurde mit Roll- oder Lorenbahnen aus den Steinbrüchen bis an ein Verladegleis am Bahnhof herangebracht. Das Kalkwerk auf dem Gelände des heutigen AZO-Werkes war sogar mit einem Privatgleis direkt mit der Bahn verbunden. Die für das Kalkbrennen erforderliche Kohle konnte so direkt an-, die fertigen Kalkprodukte abtransportiert werden.

Diese Kalkindustrie florierte ca. 50 Jahre und beschäftigte bis zu 50 Arbeiter allein im Kalkwerk, weitere in den Steinbrüchen.

Schon am 1. Juni 1874 eröffnete im neu erbauten Bahnhofsgebäude die Königliche Post- und Bahnexpedition. Damit entfiel der aufwändige und teure Einsatz von Boten nach Neuburg oder Burgheim.



Bahnhof um 1925, mit Kalkwerk links und Bahnhofswirtschaft rechts hinten

Für die Jahre 1874 bis 1883 wird als Post- und Bahnexpeditor Max Frieß genannt. Entweder war sein Einkommen als Expeditor nicht ausreichend, oder das Postaufkommen und auch die Auslastung mit 3 Zügen täglich in jeder Richtung war nicht sehr hoch, denn er bewältigte nebenbei den Restaurationsbetrieb in der Gastwirtschaft und betrieb noch einen Steinbruch gleich nebenan.

Ihm folgten Christian Thüring 1883 bis 1884 und Max Laun von 1885 bis 1894 als Post- und Bahnexpeditor.

Die für jedermann nach außen sichtbaren Zeichen für die Arbeit einer Postexpedition waren die benutzten Stempel. Folgende wurden zwischen 1874 und 1920 in Unterhausen geführt:



1874 bis
1884

1885 bis
1886

1886 bis
1892

1892 bis
1906

1906 bis
nach 1920

Im August 1908 wurde der Tagesstempel unbrauchbar. Die Oberpostdirektion wies den dort eingelagerten Reserve-Stempel zu, der während der Reparaturzeit des Tagesstempels für nur sehr kurze Zeit in Unterhausen eingesetzt wurde. Einzig bisher bekanntes Datum: 31.AUG.08.



Kontrollabschlag der
Herstellerfirma
Braungardt

Die für damalige Verhältnisse schon enormen Leistungen von Post und Bahn erfuhren nochmals eine Steigerung durch die Einführung der Bahnpost. Nicht erst bei irgendwelchen Stationen oder Expeditionen, sondern schon während der Fahrt wurden Post und Güter sortiert und bearbeitet und damit erneut Zeit gewonnen. Man konnte sogar noch Post in einen Briefkasten werfen, der während des Haltes des Zuges an der Station geleert wurde. Diese Post wurde mit eigenen Bahnpost-Stempeln im Postwagen oder Post-Abteil entwertet. In den Jahren zwischen 1880 und 1910 lag die Laufzeit der Post vom Absender bis zum Empfänger innerhalb Süddeutschlands durchwegs bei einem Tag!

Auf unserer Bahnstrecke wurden Bahnpostkurse wie folgt eingesetzt:

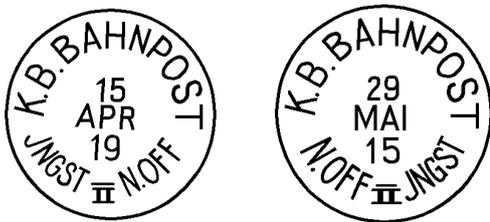
1882 Einrichtung von Kursen zwischen Ingolstadt und Neuoffingen und zurück.



1885 Verkürzung der Kurse auf Ingolstadt - Donauwörth und zurück.



Ca. 1915 erneute Einrichtung der Kurse Ingolstadt - Neuoffingen und zurück, parallel zu Ingolstadt - Donauwörth.



Oberhausen im Januar 2024

Quellen:

Joachim Helbig: Handbuch der bayrischen Ortsstempel, Band P-Z, 1987
Kellner, A.: Statistisches Amts-Handbuch für den K. Bayer. Regierungsbezirk Schwaben und Neuburg, 1888
Neuburger Wochenblatt, 1874
Ludwig Ried, Sinning: Die Kalkwerke in Unterhausen.
Roland Holzmayr: Die Postgeschichte von Oberhausen
Verordnungs- und Anzeige-Blatt für die Königlich Bayerischen Verkehrs-Anstalten, 1874 ff.

Foto: aus Sammlung Georg Habermayr, Unterhausen