

Siebzehnjährige Geschichte (1894 bis 1911) der gescheiterten Bahnlinie nach Tann

Zusammenstellung des damaligen Schriftverkehrs gemäß der Unterlagen des
Staatsarchivs Landshut von Josef Gottanka aus dem Jahre 2001:

Projektierung einer Lokalbahn von Markt nach Tann

Eine Eisenbahngeschichte um die Jahrhundertwende die auch Untertürken betroffen hat.

Die Vorteile einer Eisenbahn, mit Bahnstation in Untertürken sind sehr günstig für den Personen- vor allem aber dem Güterverkehr, sowie für die beiden Mühlen- und Sägewerke und Ziegelwerk Lanhofen.

Im Nachhinein überwiegen jedoch die Nachteile, denn der Ort wird durch den Gleisbau mit seinen Eintiefungen bzw. Aufschüttungen in zwei Teile geteilt. Außerdem muß die Staatsstrasse zweimal überquert werden sowie mit Schranken ausgebildet und zwar einmal an der heutigen Bushaltestelle (gegenüber Bichler) und in Lanhofen Haus-Nr. 105 (heute Zenger). Das ganze Projekt hätte sowieso nur eine Betriebsdauer von höchstens 50 Jahren erlebt.

Das 17-jährige Bemühen der Marktgemeinde Tann für einen Bahnanschluß ist letztendlich aus Rentabilitätsgründen gescheitert.

Um das Für- und Wieder der Lokalbahn zu verstehen berichte ich aus den Unterlagen im Staatsarchiv in Landshut.

Nach dreijähriger Bauzeit der Eisenbahnstrecke München-Mühldorf-Simbach wurde der Bahnbetrieb am 1. Juli 1871 eröffnet.

Der Personen- und Güterverkehr wurde nur mäßig genutzt. Deshalb bestand bei den umliegenden Dörfern - und Märkten noch keine Euphorie zu dem neuen Verkehrsmittel der Bahn.

Als nach einigen Jahren das Verkehrsaufkommen der Strecke Simbach - München sich mehr als vorgegeben steigerte, insbesondere der Güterverkehr mit Getreide und Viehtransporten, sahen die Märkte wie z. B. Tann die großen Vorteile einer Bahnverbindung. Sie sahen nicht nur die Vorteile der Bahnlinie, sondern eine Belebung am Arbeitsmarkt. Mit der Modernisierung könnten auch die ständigen Viehmärkte besser belebt werden. Auch die fünf Brauereien von Tann könnten ihren Absatz-Umkreis vergrößern. Bei all den Möglichkeiten die eine Bahn bringen wird, sieht man ein Anwachsen der Bevölkerung und eine weitere Ansiedelung.

Deshalb richtete der Marktgemeinderat von Tann im März 1894 eine erste Petition an das kgl. Staatsministerium in München, mit der Bitte für den Bau einer Lokalbahn von Markt nach Tann oder von Buch nach Tann. Dieses Gesuch wurde vom Landtag am 30. Juni 1894 für günstig beschieden. So wurde in Tann ein "Eisenbahnkomitee Tann" gegründet.

Von dem rührigen Eisenbahnkomitee wurde an das kgl. Bezirksamt Pfarrkirchen folgendes berichtet.

Gemäß höchsten Auftrag des kgl. Bay. Staatsministeriums des königlichen Hauses und des Äußeren vom 19. Mai 1898 Nr. 2632/ II beehrt sich das Eisenbahnkomitee dem kgl. Bezirksamt Pfarrkirchen anzuzeigen, daß mit der gennerellen Projektierung der Lokalbahn Marktl - Tann dieZivilingeneure Herrn J. Widmann und A. Telorar von Kempten betraut wurden und die einschlägigen Arbeiten in allernächsten Tagen beginnen.

Gehorsam

das Eisenbahnkomitee Tann

Peter Nagl

Anmerkung : die Projektierungskosten übernimmt laut Protokoll vom 3. Juni 1898 die Marktgemeinde Tann

Berger, Bürgermeister.

Nach 7-monatiger Planungszeit berichtete das kgl. Oberbahnamt München am 19. Januar 1899 unter □r. 2509 folgendes :

Betreff : Lokalbahn Marktl - Tann

Nach dem generellen Projekte erhält die normalspurige Lokalbahn Marktl - Tann nachstehende Verkehrsstellen :

1. Station Marktl
2. Haltestelle Untertürken
3. Haltestelle Gasteig
4. Haltestelle Tann

An der Erbauung der Lokalbahn durften die Gemeinden ein Interesse haben. Um nun ziffermäßige Anhaltspunkte über den auf der Lokalbahn zu erwartenden Personen-und Güterverkehr zu gewinnen, wären Aufschlüsse über nachstehende Fragen dringend erwünscht :

- 1.) Welche Gemeinden bzw. Ortschaften jenseitigen Bezirkes werden die Grenze des Verkehrsgebietes der Lokalbahn Marktl-Tann gegenüber der Bahnlinie Neumarkt-Pfarrkirchen bilden.
- 2.) Wie sind die wirtschaftlichen und kommerziellen bzw. Erwerbsverhältnisse des auf den jenseitigen Bezirk anfallenden Teils des Verkehrsgebietes im Allgemeinen gelagert, welches sind die vorwiegenden Erwerbsquellen des Gebietes.
- 3.) Welches sind die hauptsächlichlichen Ein-und Ausfuhrartikel.
- 4.) Welche industrielle Anlagen (Fabriken, Brennereien, Brauereien, Mühlen, Steinbrüche, Ziegeleien, usw. befinden sich innerhalb des Verkehrsgebietes.

Gleichzeitig mit diesem Schreiben mit weiteren 5 Fragen wurden die Gemeinden Eggstetten, Gumpersdorf, Julbach, Obertürken, Randling, Schildthurn, Tann, Taubenbach, Walburgskirchen und Zimmern um eine Stellungnahme bis zum 15. Februar 1899 gebeten.

Einige Stellungnahmen von direkt betroffenen Gemeinden möchte ich hier wiedergeben

An das kgl. Bezirksamt Pfarrkirchen

Tann ,den 12.2.1899

Betreff: Lokalbahn Marktl-Tann

Zum hohen Bescheide des kgl. Bezirksamt Pfarrkirchen vom 4. Februar 1899 Nr. 892 wagt es die gehorsamst gefertigte Marktgemeindebehörde dem kgl. Bezirksamt zu berichten, daß der Anschluß der Lokalbahn in Buch von Niemanden gewünscht wird da dadurch nach Ansicht der hiesigen Geschäftsleute für die Geschäfte der größte Nachteil erwächst und nur Simbach gewinnt. Wohl wäre der Anschluß in Buch für den Personenverkehr zwar sehr günstig, allein der Güter-und Frachtverkehr dagegen nur über Marktl nach München, während nach Simbach und Österreich nicht befördert werden.

Vieh, Getreide, Viktualien usw. gehen nach München, ebenso erhalten die Kaufleute ihre Waren von München über Mühldorf nach Marktl, während sie von Österreich nichts empfangen.

Die Linie Tann - Buch kommt durch die Grunderwerbskosten nach Ansicht von Sachverständigen teurer als Tann - Marktl, weil die Grundstücke von Untertürken bis Marktl ohnehin schon Eigentum der Staatsbahn sind. Auch hat die Marktgemeinde Tann gegründete Ursache zu der Annahme, daß die Kgl. Generaldirektion sich über allen Bestrebungen für einen Anschluß nach Buch ablehnend verhalten wird.

Gehorsamst

Marktgemeindeverwaltung Tann

Berger Bürgermeister

Markträte : Zintl, J. Schifferer, Hans Streif, Johann Binder, Josef Kandl, Nagl, Heuwieser, Stelle u. Josef Maier

Zum gleichen Thema und gleichen Datum schreibt die Gemeinde Schildthurn fast gleichlautend wie die Marktgemeinde Tann jedoch mit dem Zusatz, der günstigste Anschluß der Lokalbahn an die Münchner Linie wäre bei Vogled, zwischen Marktl und Stammham, dadurch würden die Bahnbaukosten bedeutend reduziert. Dieser Anschluß wäre wünschenswert für den Gesamtverkehr sowohl nach Simbach als auch nach München.

Gehorsamst

Die Gemeindeverwaltung Schildthurn

Trieflinger Bürgermeister, sowie Josef Kugler, Vogginger Franz, Deiml Hans, Jrl Johann und Martin Sendl

Gemeindeverwaltung Julbach

Julbach, den 12.2.1899

An das kgl. Bezirksamt Pfarrkirchen

Betreff : Lokalbahn Markt - Tann

Im heutigen Brief gibt unterfertigter Bürgermeister ziffermäßige Anhaltspunkte über den auf neben bezeichneter Lokalbahn zu erwartenden Personen- und Güterverkehr. In der Ausschusssitzung wurde von Allen bekundet, daß die Lokalbahn nur dann von Interesse für die hiesige Gemeinde sein kann wenn der Anschluß nach Station Buch erfolgt. Die Ortschaften der Gemeinde Julbach profitieren weitaus mehr von den Verkehrsstellen Buch und Untertürken. Die wirtschaftlichen und kommerziellen Verhältnisse sind im allgemeinen günstig gelagert. Die hauptsächlichlichen Ein- und Ausfuhrartikel sind Getreide- und Mehl. Bedeutende Mühlen sind die sogenannte Bruckmühle und Leitenmühle. Bei Eröffnung fraglicher Bahn steht die Errichtung einer bedeutender Ziegelei in Aussicht. Holz aus dem Staatswalde, der Herrschaft von Piesing, sowie Bretterausfuhr aus der Säge Bruckmühl werden der Bahn in ziemlicher Menge zugeführt. Ausserdem steht die Gründung bzw. Vergrößerung der Säge Leitenmühle bei Errichtung der Bahn in bestimmter Aussicht. 150 000 kg Getreide werden den Verkehrsstellen Buch-Untertürken in gleichen Hälften sicher zugeführt. Die Jahr- und Viehmärkte, dann Touristen- und Walfahrtsverkehr können dadurch nur gehoben werden. Die Erbauung der Lokalbahn hat entschieden mehr Verkehr zu Folge. Einerseits durfte von Buch nach Tann vorzüglicher Personenverkehr stattfinden, nachdem von hieraus die Geschäftswelt in Tann sehr besucht wird. Mindestens 100 Wagon Bretter führt Bruckmühle aus, desgleichen 50 000 kg Mehl. In welchen Mengen Holz aus der Staatswaldung ausgeführt wird, das durfte beim kgl. Forstamt Simbach erfragt werden. Die Privatwaldungen sind hier nicht in Betracht zu ziehen. Botenfuhrwerke für die hiesige Gemeinde besteht nicht, weil ohnehin fast jedes Haus das nötige Fuhrwerk für sich besitzt.

Unterschrieben :

Jetzlsperger Bürgermeister,
Harböck, Kain, Prehofer, Neuleitner u. Köckerbauer

Eine weitere Stellungnahme Betreff, Lokalbahn von der Gemeinde Gumpersdorf

Im Vollzuge eines hohen Auftrages vom 26. Januar 1899 nebigem Betreffs, wird auf die Anfragen des kgl. Oberbahnamtes München Nachfolgendes gehorsamst berichtet.

1.) An der Erbauung einer Lokalbahn Markt - Tann durfte nur ein kleiner Teil der Gemeinde Gumpersdorf eine Interesse haben. Die Hauptverkehrsadern der Gemeinde sind die Staatsstrasse Eggenfelden - Burghausen und die Distriktstrasse Pfarrkirchen - Buch. Erstere durchzieht das Türkenbachtal, letztere das Tannenbachtal und mündet bei Untertürken in die Staatsstrasse

ein, welche auf dem weiten Umwege über Stammham nach Markt führt. Der sämtliche Güterverkehr der Gemeinde Gumpersdorf nach und von Markt geht demnach über Untertürken. Die Gemeinde hat daher an einer Lokalbahn Markt - Tann nur dann eine Interesse, wenn in Untertürken oder in nächster Nähe außer einer Personenverkehrsstelle auch eine Güterspedition errichtet wird.

2.) Außer der Landwirtschaft in hiesiger Gemeinde der Viehhandel lebhaft betrieben und bilden diese die Haupterwerbsquelle der Einwohnerschaft.

3.) Die hauptsächlichlichen Ein- und Ausfuhrartikel sind :

Vieh, Getreide, Holz, Ziegel, Obst, Viktualien, Kohlen u. Eisen.

4.) In der Gemeinde Gumpersdorf befinden sich 6 Kundschaftsmühlen mit Schneidsägen, 1 kleine Brauerei, 1 Wirtschaft, 2 Krämereien, 2 Schmieden 1 Viktualienhändler mit bedeutenden Umsatz.

5.) Zur Einfuhr in hiesige Gemeinde gelangen jährlich :

An Vieh ca. 6 Waggonladungen

Dachziegel ca. 8 "

Ziegelsteine ca. 3 "

Kohlen ca. 25 Tonnen

Eisen ca. 20 "

Zur Ausfuhr :

An Vieh ca. 10 Waggonladungen

Holz ca. 5 - 10 "

Getreide ca. 15 - 20 "

Obst ca. 20 Tonnen

Viktualien ca. 70 " (1400 Ztr.)

Der größte Teil obiger Ein- und Ausfuhrartikel fällt der Verkehrsstelle in Markt zu bzw. würde einer solchen in Untertürken zufallen.

6.) Dürfte von der Marktgemeinde in Tann zu beantworten sein.

7.) Es ist als sicher anzunehmen, daß die Erbauung der Lokalbahn eine Vermehrung des dermaligen Verkehrs zu Folge haben wird und daß dadurch auch neue Gewerbebetriebe entstehen werden.

8.) Die Zufuhrverhältnisse zu den Haltestellen der Lokalbahn sind als günstig zu bezeichnen.

9.) Den gegenwärtigen Güterverkehr des Lokalbahngebietes vermitteln Botenfuhrwerke von Tann und Obertürken sowie Privatfuhrwerke. Der durchschnittliche Botenlohn pro 100 kg zu transportierendes Gut bemißt sich auf den Kilometer auf 6 Pfennig.

Gehorsam

Gemeindeverwaltung Gumpersdorf

Göppelhuber Bürgermeister

Um eine bessere Rentabilität der Lokalbahn zu erreichen, schreibt die kgl. Eisenbahndirektion München am 2. Juni 1902 an die kgl. Bezirksamter Eggenfelden, Pfarrkirchen, Alltötting und Simbach

Betreff : Erbauung einer Lokalbahn von Buch nach Tann mit eventueller Fortsetzung nach Triftern.

Das generelle Projekt der normalspurigen Lokalbahn von Buch nach Tann mit den Haltestellen Untertürken, Gasteig und Tann soll eine Erweiterung in der Weise erfahren, das die Lokalbahn eine Fortsetzung nach Triftern findet. Als weitere Haltestellen kämen hierbei in Betracht, die Orte Eiberg, Zimmern, Neukirchen und die Endstation Triftern. Um ziffermäßige Anhaltspunkte über den auf der Lokalbahnstrecke Tann - Triftern zu erwartenden Personen- und Güterverkehr zu gewinnen, ersuche ich in Anlehnung an die bereits im Frühjahr 1899 hinsichtlich der Lokalbahn Buch - Tann gegebenen Aufschlüsse um Beantwortung nachstehender Fragen.

(Die 9 gleichlautenden Fragen werden von mir hier nicht mehr wiedergegeben)

Im Oktober 1902 war in der Lokalzeitung folgender Bericht zu lesen :

In Marktl hat am Sonntag eine Eisenbahnversammlung stattgefunden, in welcher Herr Bauamtsassessor Ankenbrand über das Bahnprojekt Tann - Marktl referierte. Er hält die Einmündung dieser Bahn in Marktl bzw. Stammham für besser als Buch, hält aber eine Sackbahn nach Tann für nicht rentabel, sondern führt aus, es sei eine durchgehende Bahn anzustreben. Eine Bahn von Burghausen nach Marktl, Tann, Pfarrkirchen, Vilshofen und von da nach Grafenau und eine weitere Bahn Simbach, Pocking, Passau, Freyung u. Grafenau würde sich rentieren und Niederbayern zum Segen und Aufschwung gereichen. Um eine Verschleppung zu vermeiden und wegen der knappen bayerischen Finanzverhältnisse solle man die Bahn vorläufig als Lokalbahn (aber mit Hauptbetrieb) herstellen und womöglich elektrischen Betrieb vorschlagen, wozu der Jnn zur Ausnützung geeignet wäre. Herr Pfarrer Harl von Marktl begrüßte das neue Projekt als neuen, weitausschauenden Gedanken, der eine Zukunft habe, umsomehr als in benachbarten Burghausen wie überhaupt in der Nachbarschaft mit Ausnützung der Wasserkräfte ein großer Bevölkerungszuwachs komme, der mit den notwendigen Lebensmittel versorgt werden müsse. Auch der Bürgermeister Herr Wittmann von Burghausen erklärte die fragliche Linie für eine Notwendigkeit, wenn die projektierten Fabriken kommen, und sicherte die Mitwirkung Burghauses zu. Im Schlußworte konstatierte Herr Ankenbrand, daß die Gemeinde Tann von allem Anfang an und auch heute noch für einen Anschluß in Marktl sei ; dagegen war hauptsächlich das kgl. Bezirksamt Pfarrkirchen und zwar aus folgenden Gründen :

die Führung der Bahn von Tann mit Anschluß in Marktl sei 1. ein Ueding, 2. ein Nachteil für den Distrikt Simbach und 3. bewege sich der Verkehr von Tann in der Hauptsache nach Simbach und nicht nach Marktl. Nach Beleuchtung dieser angeführten Gründe glaubt der Redner nicht, daß das Bezirksamt auch ferner auf diesen Standpunkt verharre und der Distrikt auch bei der Führung nach Marktl den Zuschuß von 15 000 Mark zu Grunderwerbskosten verweigere, da gerade dieser Anschluß für den Distrikt Simbach von allergrößten Vorteil sei. Die Versammlung nahm die gemachten Vorschläge einstimmig an und wird durch ein Komitee mit den interessierten Gemeinden in Föhlung treten damit die Angelegenheit enerisch betrieben wird.

Am 15. September 1911 wiederholte die Marktgemeinde Tann ein letztes
Gesuch beim Kgl. Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten, doch das
Aus war bereits gegeben.

Lanhofen , im März 2001

Josef Gottanka

Quellenangaben im Staatsarchiv Landshut

Anmerkung Josef Wolferseder im Juli 2023:

Hr. Gottanka verweist am Schluss auf das Gesuch des Tanner Bahnkomitees vom September 1911, das den Bau noch mal dringendst befürwortete. Dieses Schreiben ist vollständig in der Chronik „Markt Tann – Geschichte und Geschichten“ auf Seite 220-221 aus dem Jahre 1989 abgedruckt. Ebenfalls wird in dieser Chronik erwähnt, dass eine öffentliche Gemeindeversammlung während der Amtszeit von Bürgermeister Lang (1900 bis 1905) ergab, dass es zu dieser Zeit unter den Tanner Bürgern sowohl Befürworter wie auch Gegner des Bahnprojektes gab.

Bürgermeister Lang schien auch bezüglich der Projektierung keine klare Haltung eingenommen zu haben.

Aber wie Hr. Gottanka anmerkt, wurde spätestens 1911 das Aus des Bahnprojektes per Entscheid des Königlichen Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten in München besiegelt. Daran änderte auch das oben erwähnte Gesuch des Tanner Bahnkomitees aus dem gleichen Jahre an dieses Amt nichts mehr.