

I. Kapitel

Die Entstehung der Lokalbahn Deggendorf – Metten

Im Jahr 1889 bestand die Eisenbahn im heutigen Landkreis Deggendorf aus dem Hauptstreckenkreuz Landshut – Plattling – Bayerisch Eisenstein und (Regensburg –) Obertraubling – Passau. Der Wunsch nach einem Bahnanschluss regte sich in vielen Orten. In Metten bereitete der Granittransport mit Pferdefuhrwerken nach Deggendorf besondere Probleme. Nur die Eisenbahn konnte eine wirtschaftliche Abhilfe bieten.

Deggendorfer und Mettener Bürger griffen den Privatbahngedanken auf und strebten eine Nebenbahn unter eigener Regie an. Die Deggendorfer hatten schon einmal eine Privatbahn realisiert. Am 1. März 1866 nahm die „Plattling – Deggendorf Eisenbahn-Actiengesellschaft“ ihren Betrieb auf (sog. Krautbahn, betrieben bis 1877).

Auf entsprechende Gesuche erteilte das Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Äußeren am 25. Juni 1889 die Bewilligung zur generellen Projektierung einer „Straßenbahn“ von Deggendorf nach Metten. Die Bewilligung war adressiert an den rechtskundigen Bürgermeister der Stadt Deggendorf, Alois Menzinger. Dem Stadtoberhaupt lag wohl auch persönlich am Bahnbau. In dieser Zeit gingen seine Söhne Otto, Aloys und Albert in das Mettener Klostergymnasium.

Im Schreiben vom 19. Juli 1889 setzte Alois Menzinger die Gemeinden Metten und Schaching davon in Kenntnis, dass bereits in den nächsten 14 Tagen mit der Projektierung begonnen würde.

Den Projektierungsauftrag bekam der Oberingenieur Karl Metzger aus Stuttgart, der gerade den Bau der Lokalbahn Gotteszell – Viechtach leitete. Eine gewisse Verflechtung mit der ebenfalls privaten Lokalbahn Gotteszell – Viechtach, der späteren Regentalbahn A.G., zeigte sich schon in den ersten Anfängen. An dieser Privatbahn hielt die Stadt Deggendorf Anteile von 50.000 Mark Aktien II. Klasse und 5.000 Mark Aktien I. Klasse. Die Auftragsvergabe an Oberingenieur Metzger verwundert schon deshalb nicht, weil Deggendorfs Bürgermeister Alois Menzinger im Aufsichtsrat der Lokalbahn A.G. Gotteszell – Viechtach saß.

Die Projektierung war bald abgeschlossen. Von Mettener Seite kam vom Abt Dr. P. Benedikt Brahmüller (1825 – 1898), vom Bürgermeister Karl Kufner und von den Steinbruchbesitzern tatkräftige Unterstützung. Alle Bemühungen hatten Erfolg: Am 7. September 1890 geruhte seine Königliche Hoheit, Prinzregent Luitpold, einer noch zu gründenden „Actiengesellschaft der Lokalbahn Deggendorf – Metten“ die Konzession für die Herstellung und den Betrieb einer normalspurigen Nebenbahn „allernädigst zu ertheilen“.

M. 1000.

N° 099

Aktiengesellschaft
Localbahn Deggendorf-Metten.



über

1000 EINTAUSEND MARK 1000

Der Inhaber dieser Aktie ist mit den dafür einbezahlten

EINTAUSEND REICHSMARK

an dem Vermögen der Aktiengesellschaft Localbahn Deggendorf-Metten nach Massgabe der Statuten betheiligt.

Deggendorf, den 1. Januar 1891.

Der Vorstand:

Menzinger.

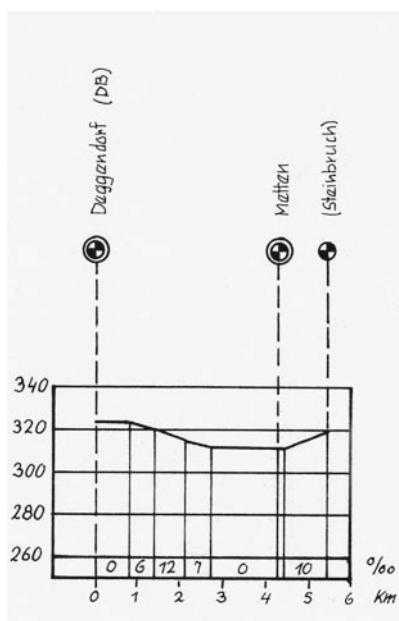
Für den Aufsichtsrath:

Arthur Krause.

Die Konzessionsurkunde erklärte die Bahnordnung für bayerische Eisenbahnen von untergeordneter Bedeutung vom 5. März 1882 für verbindlich. § 5 Abs. 3 der Urkunde begrenzte die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. Für Bahnen von untergeordneter und somit lokaler Bedeutung blieben die Anforderungen herabgestuft. Dies galt besonders für den Schienen-Oberbau und für die Mindestradianen.

Die Aktiengesellschaft musste ein Grundkapital von 250.000 Stammaktien und 310.000 Mark Prioritätsobligationen zu vier Prozent Zins aufbringen. Als Vorstand amtierte Bürgermeister Alois Menzinger. Der erste Aufsichtsrat setzte sich aus den Herren Apotheker Dr. Sell aus Deggendorf, Bürgermeister Karl Kufner aus Metten, Buchbindermeister Anton Högn, Schuhmachermeister Anton Holmer und Kaufmann Anton Krauth, letztere sämtliche aus Deggendorf, zusammen. An der Aktiengesellschaft waren unter anderem das Kloster Metten und die Lokfabrik Georg Krauss & Comp., München, beteiligt.

Die Privatbahn führte in den Jahren 1890/1891 den Bahnbau aus. Der Streckenbau bereitete keine besonderen Probleme. In der Ebene des Donauschwemmlandes (größte Streckenneigung 12 Promille; kleinster Krümmungshalbmesser 150 Meter) waren keine Einschnitte, keine größeren Brücken und keine größeren Dämme erforderlich.



Das Höhenprofil der 4,22 Kilometer langen Strecke mit Weiterführung um 1,1 Kilometer zur Ladestelle „Steinbruch“. Die größte Steigung weist ein Streckenstück vor Deggendorf Hbf auf. Hier beträgt die Steigung 12 Promille. Die linke Skala gibt die Höhenlage in Metern über Seehöhe an.

Dr. Ing. H. Bürnheim, Die Regentalbahn,
Fürstenfeldbruck 1978, S. 51

An Infrastruktur stand in Metten, am heutigen Grabmeierkeller, eine Marketenderei bereit. Der Schankwirt Josef Kufner ersuchte hierfür um eine Erlaubnis zur „Verleitgabe“ von warmen Speisen sowie zum Ausschank von Branntwein und anderen Spirituosen. Die vorübergehende Anwesenheit zahlreicher auswärtiger Arbeiter veranlasste das königliche Bezirksamt Deggendorf, die Ortspolizeibehörden in Metten und Schaching eigens zu Vorsichtsmaßnahmen anzuhalten. So führt ein Schreiben des Bezirksamtes vom 24. April 1891 aus, dass die Polizeistunde „für die Dauer des Bahnbaus erheblich herabgesetzt“ werden müsse, falls es zu Störungen der öffentlichen Ruhe kommen sollte. Diese Regelungen waren jedoch für den Deggendorf-Mettener Bahnbau kein Spezifikum. Da die Bahnbauer oftmals „rauhe Burschen“ waren, kamen diese Vorsichtsmaßnahmen bei Bahnbauten regelmäßig zur Anwendung.

Bis zum Herbst 1891 war die Lokalbahn erstellt. Am 14. Oktober 1891 fuhren die Probezüge für die bevorstehende feierliche Streckeneinweihung.

Die Baukosten beliefen sich auf insgesamt 500.170 Mark, die sich auf folgende Positionen verteilten:

154.763 Mark	Grunderwerb und Nutzungsschädigungen,
60.143 Mark	Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten einschl. Geräte hierzu,
4.648 Mark	Wegübergänge,
10.447 Mark	Durchlässe und Brücken,
122.080 Mark	Oberbau und Stationen,
1.831 Mark	Signale, Buden und Wärterwohnungen,
44.684 Mark	Einmündung zur Station Deggendorf,
2.017 Mark	Werkstatt in Metten,
3.019 Mark	Außerordentliche Anlagen,
66.139 Mark	Fahrzeuge,
28.899 Mark	Verwaltung und
1.500 Mark	Sonstiges.

Hinzu kamen noch 10.597 Mark für Zinsen während der Bauzeit und 5.300 Mark für Kursverluste. Die Gesamtkosten betrugen mithin 516.067 Mark.

Als Vergleich zum damaligen Geldwert wird der durchschnittliche Jahresarbeitsverdienst von 665 Mark eines Arbeiters in Industrie, Handel und Verkehr aus dem Jahr 1895 genannt (Sozialgeschichtliches Arbeitsbuch II, Materialien zur Geschichte des Kaiserreichs, Bundeszentrale für politische Bildung 2012).