

Bayerischer Localbahn Verein e. V.

Informationen über die bayerischen Localbahnen
und die Ausstellung in unserem Localbahnmuseum



Der Museumszug des bayerischen Localbahnvereins auf großer Fahrt rund um München

Einführung

Hallo, liebe Gäste, können Sie sich ein Leben ohne Strom, ohne Auto, ja ohne Fahrrad und ohne fliessend Wasser vorstellen, ein Leben mit Plumpsklo oder „Häusl“ statt WC?

Gepflasterte Strassen gab es allenfalls in den kleinen Städten, Verbindungsstrassen zwischen den einzelnen Ortschaften bestanden meist aus unbefestigten Feldwegen, der spärliche Verkehr wurde mit Pferdewagen oder Ochsenkarren bewältigt. Und wer reisen musste, tat das zumeist auf „Schusters Rappen“, denn die Postkutsche fuhr nicht über die Dörfer!

Kein Wunder also, dass unter diesen Umständen die Betriebe wie Brauerei, Ziegelei, Schlosserei usw. allenfalls örtliche Bedeutung hatten und es keine Expansionsmöglichkeit gab.

Dann kam die Eisenbahn nach Bayern und verband die grösseren Städte. Dort blühte die Wirtschaft auf, besonders als die Bahnen Anschluss nach ganz Deutschland und ins benachbarte Ausland herstellten. Der Energieträger Kohle wurde angeliefert und betrieb die zahlreichen Dampfmaschinen, Rohstoffe wurden antransportiert und die damit hergestellten Produkte wiederum im ganzen Lande verteilt.

Kein Wunder, dass überall in Bayern weitab von den Bahnen der Neid wuchs und Rufe laut wurden, wir wollen auch eine Eisenbahn!

Komitees wurden gebildet, die Eingabe auf Eingabe ans zuständige Ministerium schickten und warteten. Meistens kam irgendwann nur eine Absage. Warum, fragt man sich heute, ja, der Regierung war klar, dass die vorgeschlagenen Verbindungen nicht wirtschaftlich waren.

Irgendwann sah man aber ein, dass auch die entlegeneren Ortschaften ans Verkehrsnetz angeschlossen werden mussten und ab 1870 bis 1914 wurden viele Nebenbahnen gebaut. Je nach Finanzierungstyp hiessen sie Sekundär-, Vizinal- oder Localbahnen.

Meistens handelte es sich um Stichbahnen, die von den Hauptbahnen abzweigten und möglichst viele Ortschaften verbanden. Wegen der zu erwartenden geringen Wirtschaftlichkeit baute man „Eisenbahn light“, das heisst einfacher Oberbau, keine teuren Bauten wie z.B. Tunnel oder lange Brücken, ein festes Bahnhofsgebäude nur an der Endstation, wo auch der doppelständige Loksuppen stand. So schlängelte sich die Trasse also an Bach- oder Flussläufen entlang von Ortschaft zu Ortschaft, umkurvte Bergnasen, aber die Menschen waren plötzlich mit der „Welt“ verbunden. Und dass Güterwagen auch bis ans Ende der Strecke gelangen konnten, dafür sorgte in Bayern die mit der Hauptbahn identische Spurweite von 1435mm.

Fahrzeuge

Natürlich gab es anfänglich keine geeigneten Fahrzeuge für diese Strecken. Besonders die Münchner Lokfabrik Krauss machte mehrere Anläufe mit zweifach gekuppelten Maschinenten, die aber die Erwartungen nicht erfüllten. Erst die D VII, eine kleine dreifach gekuppelte Lok, war so erfolgreich, dass sie bald überall auf bayerischen Nebenbahnen auftauchte und mit 75 Exemplaren zu den meist gebauten Localbahnlokomotiven zählte. Natürlich war sie mit noch nicht einmal 40km/h für heutige Verhältnisse sehr langsam, aber damals kam es noch nicht auf Zeit an, die Menschen waren über das neue Verkehrsmittel glücklich – etwas anderes gab es ja nicht und war auch nicht vorstellbar.



DVII, Baujahr 1892, 380PS, Dienstgewicht ca. 28,2t

In unserem Museum steht nun am Eingang der Fahrzeughalle das letzte erhaltene Exemplar dieser erfolgreichen Lokgattung.

Weitere Fahrzeuge der K. Bay. St. B. können wir leider nicht zeigen, da zur Zeit der Vereinsgründung 1975 gerade einmal noch ein halbes Dutzend Maschinen erhalten waren, die alle nicht abkömmlich waren.

Aber wir konnten die noch erhaltenen Lokomotiven der ehemaligen privaten Lokalbahnen Gotteszell – Viechtach (LGV) und Lam – Kötzing (LLK) von der Regentalbahn übernehmen. An ihnen kann man, abhängig vom steigenden Verkehrsaufkommen, sehen, wie die Maschinen immer stärker wurden.

Die Personenwagen waren anfangs einfache Holzkisten mit Fenstern auf einem leichten Fahrgestell, ohne Heizung, Licht und Abort. Eine an den Wänden entlang laufende Bank war die einzige Sitzgelegenheit. Die bei uns gezeigten Wagen der LGV aus der ersten Hälfte der 1890er Jahre sind dagegen schon richtige „Luxusgefährte“.



Personenwagen der LGV



*Elektrotriebwagen der Strecke
Salzburg – Berchtesgaden –
Königsee*

Die einzige internationale Localbahn Salzburg – Berchtesgaden ist bei uns mit einem Triebwagen und einem Beiwagen vertreten. Diese Strecke wurde von Anfang an (1907) elektrisch betrieben.

Das Ende

Eine wesentliche Weiterentwicklung der Lokalbahnen fand wegen der zwei verlorenen Weltkriege nicht mehr statt. So stand man denn in den 1950er Jahren dem aufblühenden Individualverkehr (VW-Käfer) und dem umfangreichen Strassenbau hilflos gegenüber. Die Einführung des dieselgetriebenen Schienenbusses sollte zwar wegen der Personaleinsparung Abhilfe bringen, aber bei der umständlichen Streckenführung konnte die Bahn den mittlerweile wichtigen Faktor „Zeit“ nicht besiegen. So kam es wegen Fahrgast- und Gütermangels zu Streckenstilllegungen und dem Rückbau. Nur im Bereich grosser Städte konnten mit Einführung des S-Bahnverkehrs die Lokalbahnen überleben.

Einen Schienenbus zeigen wir natürlich auch – und zwar den Prototyp des zweimotorigen Wagens, der in Bayern auf der Steilstrecke nach Wegscheid die Zahnradlokomotiven ablöste. Die endgültige Bauart war der VT 798.



Schienenbus, Bj. 1955, 2x150PS, Vmax 90 km/h

Anschluss- und Werksbahnen

Nach dem Bau der Eisenbahnen siedelten sich im Bereich der Bahnhöfe viele Betriebe mit eigenem Gleisanschluss an. Sie bekamen meist ihre Güterwagen von der Staatsbahn zugestellt. Grosse Firmen jedoch, wie z. B. Kohlegruben, Chemiewerke und Porzellanindustrie hatten eigene Schienennetze auf denen mit werkseigenen Lokomotiven der Verkehr abgewickelt wurde. Für sie boten Maffei und Krauss verschiedene Dampfloktypen an. Hierzu zählen unsere „J. A. Maffei“, die feuer- und funkenfreie Dampfspeicherlok „VEB Wittenberg“ für gefahrlosen Betrieb in Chemiewerken und die Feldbahnlok „Azetylene“ für Ziegeleibetriebe. Feldbahnloks waren auch bei grossen Bauunternehmungen im Einsatz, wie z.B. beim Autobahn- und Kanalbau und im Bayerischen Wald zum Holztransport nach einem riesigen Windbruch.

Wo nach 1900 schon Strom verfügbar war, kamen elektrische Kleinlokomotiven wie unsere SSW-Lok zum Einsatz.



Anlieferung der SSW-Lok im Localbahnmuseum aus Haar

Ab den 1930er Jahren konnten mit der Weiterentwicklung des Dieselmotors viele Kleinlokomotiven gebaut werden. Wir zeigen hier die winzige RL3 und eine Köf II.

Signal- und Stellwerkstechnik, Infrastruktur

Eine wesentliche Aufgabe des Bayerischen Localbahn Vereins besteht darin, dass er auch wertvolles bayerisches Eisenbahngut sammelt und ausstellt. Deshalb können Sie drei verschiedene bayerische Hauptsignale und ein Vorsignal, den „Schmetterling“ sehen. Desweiteren zeigen wir Hinweistafeln für Lokführer und Strassenbenutzer.



*Bayerisches Vorsignal,
der „Schmetterling“*



*Laterne einer bayrischen
Doppelkreuzungsweiche*

Aus unserer Museumswerkstatt

Drei Stellwerke aus dem Oberland vervollständigen die Sammlung. Ferner können Sie in der gesamten Anlage Werkzeuge und Ausrüstungsgegenstände der unterschiedlichen Bahnbediensteten finden, sowie Arbeitsfahrzeuge wie Draisinen und Schneeräumer, denn die Eisenbahn bestand ja nicht nur aus Dampflokomotiven!



*Schneepflug
der
Tegernseebahn*

Bei den Localbahnen gab es anfänglich keine Signale. Nur die Einfahrt in den Anschlussbahnhof der Hauptbahn war mit einem einflügeligen Hauptsignal gesichert. Einige wenige dieser Bahnen hatten jedoch wegen grosser Industrieansiedlungen sehr starkes Verkehrsaufkommen. Dort wurden Kreuzungsbahnhöfe eingerichtet, die mit Hauptsignalen geschützt waren. In Selb Stadt mussten wegen der vielen Porzellanfabriken täglich bis zu 80 Güterwagen abgefertigt werden. Hier entstand in den frühen 1950er Jahren eines der ersten Gleisbildstellwerke, bei dem Weichen und Signale elektrisch betrieben wurden. Auch das war Localbahn!

Schlussbemerkung

Wir hoffen, Sie ein wenig mit der Geschichte unserer Ausstellungsgegenstände vertraut gemacht zu haben. Lassen Sie sich Zeit und erfahren Sie, wie unsere Gross- und Urgrosseltern mit ihren Verkehrsproblemen fertig geworden sind. Wir wünschen Ihnen viel Freude dabei,

Ihr Bayerischer Localbahn Verein e. V.

