

Lebensader des Oberlands

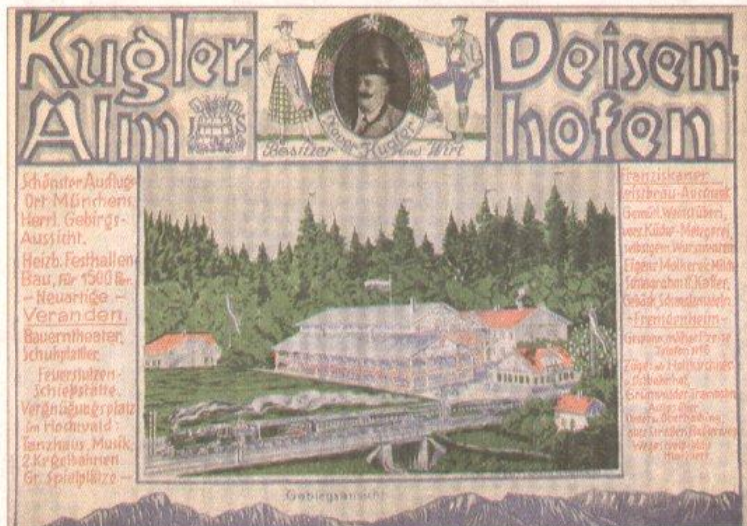
Einst galt die Maximiliansbahn nach Rosenheim als Teufelswerk, nun wird ihr 150-jähriges Bestehen gefeiert

Von Heiner Efferen

Rosenheim – An den Stammtischen zwischen München und Rosenheim ahnte man schon früh, dass es vorbei sein würde mit der Ruhe. „Wer hat denn nur den Dampf aus'dacht? Die Fuhrleut' um ihr Brot gebracht? Die sind fürwahr jetzt übel d'rän. Der Teufel hol die Eisenbahn!“ So dichtete man um 1850 herum in den Wirtshäusern des Weilers Sauerlach. Die Eisenbahnschienen, die sich von der Hauptstadt München zum Markt Holzkirchen und dann die Mangfall hinab wie eine Schlange nach Rosenheim vorwärts schoben, lösten bei den einfachen Menschen anfangs nur Furcht und Aberglauben aus. Von einem großen Fest war deshalb nichts zu spüren, als am 24. Oktober vor 150 Jahren die ersten Dampflokomotiven von München nach Rosenheim fuhren.

Der stille Beginn einer neuen Zeitrechnung für das südliche Oberbayern hatte allerdings noch einen zweiten Grund. Feiern waren auch von höchster Stelle, vom bayerischen König Maximilian II., verboten worden. Denn die Verbindung nach Rosenheim, diesem kleinen Marktflecken am Inn mit seinen 3000 Einwohnern, galt in München nur als Zwischenstation. Bei Hofe wollte man den Anschluss an Salzburg und Kufstein, um eine internationale Zugverbindung zwischen Paris und Österreich herzustellen. Dafür errichtete man vor den Toren von München ein einzigartiges Bauwerk: Die Brücke über die Isar bei Großhesselohe war damals die höchste Eisenbahnbrücke der Welt.

Wenn auch die Münchner andere Pläne hatten, für Rosenheim bedeutete der Bahnanschluss die wichtigste Zäsur seiner Geschichte: „Es gibt für uns eine Zeit vor und eine Zeit nach der Eisenbahn“, sagt Karl Mair, der für den Historischen Verein Rosenheim eine kleine Ausstellung zum Bahnjubiläum zusammenstellte. Das Treiben am Bahnhof muss auf die ansässigen Bauern, Viehhändler und Innsschiffer anfangs wie eine Fata Morgana gewirkt haben. Der Schriftsteller Ludwig Steub erlebte die Anfangsjahre des Rosenheimer Bahnhofs so: „Es ist da in der Tat ein Menschengewühl, wie auf dem Boulevard von Sebastopol, im Sommer noch vermehrt durch Hunderte von Alpenfahrern und Reisenden, welche bewundernd den erhabenen Wendelstein anstarren... so stürzen sich – gelinde gesagt – fünfzig bis 60 Personen an den kleinen schmalen Schenktisch und verlan-



Die Kugleralm in Deisenhofen war anfangs ein Bierauschank für die Arbeiter, die die Maximiliansbahn errichteten. Schon bald wurde sie ein beliebtes Ausflugslokal. Links der Rosenheimer Bahnhof, das Ziel der 73,6 Kilometer langen Strecke von München ins Inntal.



Bei der Landbevölkerung lösten die Schnellzüge der Maximiliansbahn anfangs Furcht und Aberglauben aus. Doch mit ihnen hielt die Moderne Einzug im Oberland. Fotos: Stadtarchiv Rosenheim/SV-Bildarchiv

73,6 Kilometer

Die 73,6 Kilometer lange Maximiliansbahn von München nach Rosenheim wurde 150 Jahre lang ohne Unterbrechung befahren. Heute ist sie in zwei Abschnitte unterteilt: Bis Holzkirchen nutzen Pendler und Ausflügler die S-Bahn und die Bayerische Oberlandbahn. Die Strecke über das Mangfalltal nach Rosenheim bedient die Deutsche Bahn als Nebenlinie. Viele Orte entlang der Strecke sowie die Städte Holzkirchen und Rosenheim feiern am Wochenende das 150-jährige Bestehen. Informationen unter www.maximiliansbahn.de

gen zu trinken.“ Doch nicht nur in Rosenheim setzte sich schnell Bauernschläue gegen alle Vorbehalte durch. Im Oberland etablierten sich die ersten lukrativen Ausflugsziele, wie zum Beispiel die heute noch bekannte Kugler-Alm in Oberhaching. Gründer Franz Xaver Kugler verlegte eigentlich Schienen an der Strecke, sah jedoch bald, dass er und seine Kollegen bei der harten Arbeit zu schlecht mit Bier versorgt wurden. Also holte er zunächst mit einem Fuhrwerk die Getränke an die Baustelle, später verkaufte er sie aus einer Bretterbude. Die wich bald einem Lokal und der Kugler fuhr nun mit einem Fuhrwerk zum Bahnhof, um seine Gäste mit Blasmusik abzuholen. Im Jahr 1925 erbaut er sogar eine Tanzhalle für 2000 Gäste.

Zu diesem Zeitpunkt hatte sich an allen Bahnhofsstationen die Erkenntnis längst durchgesetzt, dass die Eisenbahn wirtschaftlichen Aufschwung bringt. In Heufeld bei Bruckmühl siedelte sich ein heute noch ansässiges Chemieunternehmen an, in Bad Aibling blühte die Kur und Holzkirchen entwickelte sich zum Zentrum des Oberlands. „Dabei waren die der Eisenbahn anfangs so abgeneigt, dass sie den Bahnhof außerhalb des Orts gebaut haben“, sagt Historiker Wolfgang Foit, der die Festschrift zum Jubiläum herausgegeben hat. „Doch schon bald ist dann der Ort hin zum Bahnhof gewachsen.“ Das konnte auch ein Streich der Königlichen Bahn nicht ändern: Denn die Maximiliansbahn war nur 14 Jahre die Hauptstrecke, im Jahr 1871 wurde bereits die kürzere Verbindung von München über Grafting nach Rosenheim in Betrieb genommen. Zu diesem Zeitpunkt war die Lücke nach Kufstein (1858) und Salzburg (1860) längst geschlossen. Doch auch heute noch besitzt die Bahn für die Anrainer-Orte eine große Attraktion: Deisenhofen, so heißt es, wünsche sich nichts sehnlicher als einen Haltepunkt an der Maximiliansbahn.