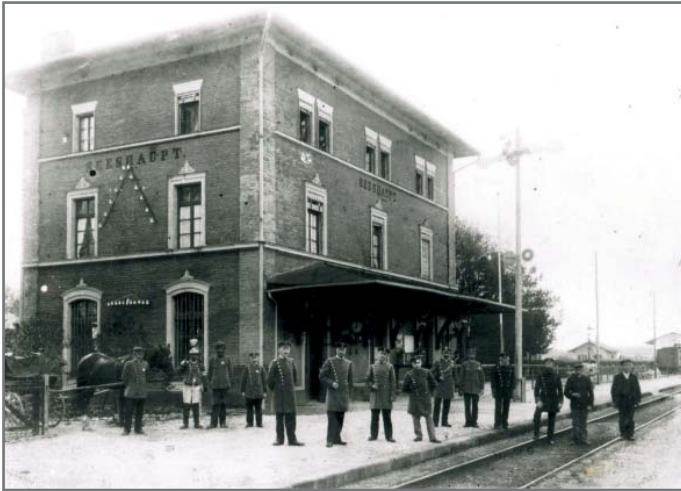




Der 1865 erbaute Seeshaupter Bahnhof auf einem Foto von 1902 mit Bediensteten von Post und Bahn

Nichts war mehr wie vorher

150 Jahre Bahnlinie Tutzing-Kochel

Am 16. Oktober 1865 wurde die Bahnlinie Tutzing-Penzberg eröffnet, als Verlängerung der Strecke Starnberg-Tutzing (Eröffnung am 1.7. Juli 1865). Damit hatten Bernried, Seeshaupt, Staltach-Iffeldorf und vor allem Penzberg Anschluss an die 1854 in Betrieb genommene Strecke München-Starnberg. Denn der Hintergrund für teure Investition war der rationellere Transport der Kohle aus dem Penzberger Bergwerk nach München. Doch das Ende der verkehrsbedingten Isolation löste auch in den Dörfern entlang der Strecke einen beispiellosen Um- und Aufschwung aus – nichts war mehr wie vorher, auch in Seeshaupt nicht. Mit der Eisenbahn kamen immer mehr Sommerfrischler ins arme Fischerdorf. Die Dorfbewohner richteten in ihren bescheidenen Behausungen Fremdenzimmer ein, die Wirtshäuser und Geschäfte stellten sich auf die städtische Kundschaft ein. So wie in anderen Seegemeinden bauten sich auch in Seeshaupt Künstler und reiche Bürger ihre Sommervillen, wovon das Baugewerbe profitierte.

Arbeitsplätze und Gütertransport



Der „Schrackenposten 3“ wurde 1970 abgerissen, als die Bahnüberführung an der Weilheimer Straße gebaut wurde.



Die Seeshaupt Rotte (links der Rottenführer) im Jahr 1930

Die Bahn war ein angesehener Arbeitgeber. Schon an der herrschaftlichen Architektur der Bahnhöfe sieht man ihren gesellschaftlichen Stellenwert. Gebraucht wurden Bahnhofsvorsteher und Expeditoren, Stationsleiter und Stationsdiener, dazu Schrankenwärter und Weichenwärter, die entlang der Strecke in eigenen Häuschen wohnten. Dazu kamen die Bediensteten der Seeshaupt Bahnmeisterei: Bahnmeister und „Rottenführer“ hatte sich mit der „Rotte“ um den tadellosen Zustand der Strecke zu kümmern. Letzter Dienststellenvorsteher war Wilhelm Pfeiffer.

Auch darf man die Bedeutung des Gütertransports für Seeshaupt nicht aus den Augen verlieren. Seeshaupt war ein bedeutender Umschlagplatz für Holz, das mit der Bahn weitertransportiert wurde. Nach dem ersten Weltkrieg wurde die Torfindustrie immer wichtiger: Das Bayerische Torfwerk sowie das Torfwerk Lurz und Mening planten sogar eine Transportseilbahn zum Bahnhof, die aber heimatverbundene Bürger verhinderten. 1933 bekam die Firma Madruck zwischen Seeshaupt und Staltach einen eigenen Gleisanschluss zum Abtransport der täglich hergestellten 15 Tonnen Torfbrikett. Die Fabrik brannte zwischen 1944 und 1946 ab und wurde nicht mehr aufgebaut. Die Kunststeinwerke Bayrische Kerament und Fischhaber siedelten sich in den 1920er Jahren an, das Sägewerk Gaisreuther und Lidl gründete eine Kistenfabrik – alles Betriebe, die auf den Güterverkehr der Bahn angewiesen waren.

Vom gemischten Zug zum Werdenfelstakt



Die Güterhalle mit der Bahnmeisterei 1965.
1968 wurde die Bahnmeisterei (rechts hinten) aufgelöst,
1986 der Güterverkehr eingestellt.

Der Güterverkehr auf der Strecke Tutzing-Penzberg-Kochel ist längst Geschichte, die meisten Gleisanlagen wurden zurückgebaut. Der größte Einschnitt war die Schließung des Penzberger Bergwerkes im Jahr 1966. Sie bedeutete für die Bahn einen jährlichen Verlust von einer Million Mark. In den 70er Jahren gab es konkrete Stilllegungspläne, die erst 1986 ad acta gelegt wurden. Der Personenverkehr hat dagegen einen rasanten Aufschwung erlebt: Mit dem Werdenfelstakt erreicht man die Landeshauptstadt während Hauptzeiten nun im Halbstundentakt. Was für Unterschied zu den Anfängen: 1865 verkehrten täglich nur zwei „gemischte Züge“ aus Güter- und Reisezügen der 1., 2. und 3. Klasse.



Das Krauss-Stellwerk im Bahnhof.

Im Jahr 1898 wurde die Strecke bis Kochel verlängert, 1903 mechanisiert und 1925 als eine der ersten Strecken in Bayern elektrifiziert. Das 1903 eingebaute Krauss-Stellwerk ist in Seeshaupt bis heute in Betrieb.



Die Bahnhofrestauration auf einer Postkarte (ca. 1900)



2009 wurde „d'Wirtschaft“ abgebrochen

Die Bahnhofrestauration

1865 ging die Eisenbahnstrecke Tutzing-Penzberg in Betrieb, zwei Jahre später eröffnete der Posthalter Rasso Vogl die Bahnhofrestauration. Das Gasthaus wurde zur beliebten Dorfwirtschaft, hier wurde auch Theater gespielt. Letzter Wirt war Otto Veit, der sie zu einem bekannten Lokal machte. 2009 wurde „d'Wirtschaft“ abgerissen, heute steht dort ein Wohn- und Geschäftshaus.

Quellen

Manfred Tomulla, Seeshaupt, und Manfred Hofer, Obersöchering: „Beitrag zur historischen Entwicklung des Verkehrs“, anlässlich des 125-jährigen Bahnjubiläums 1990; Magazin von Pro-Bahn, 1999, Seeshaupter Dorfchronik Anton Sterff

Leihgaben

Manfred Tomulla und Elisabeth Nachtmann