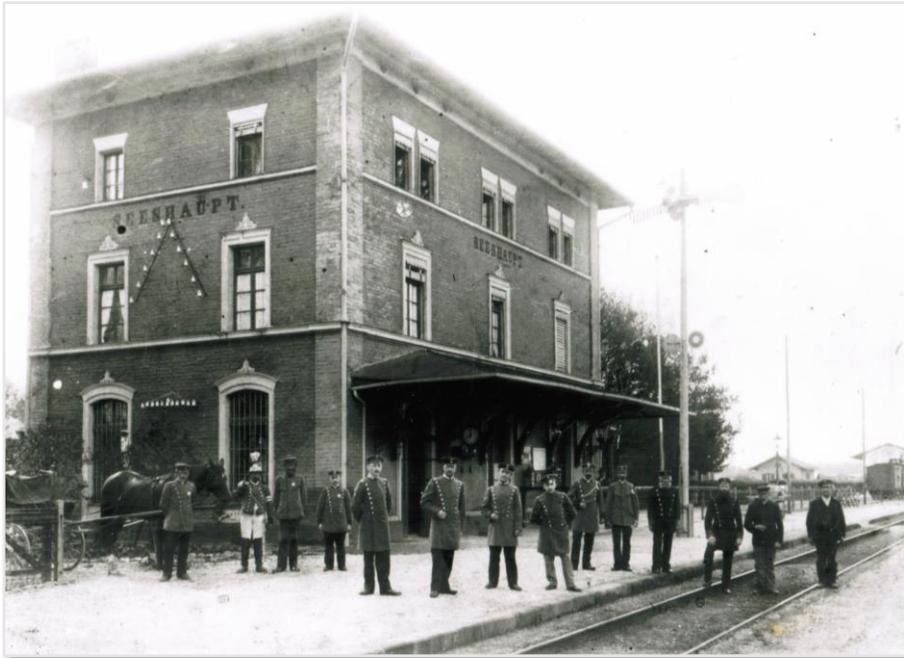


Nichts war mehr wie vorher... Eröffnung der Eisenbahnlinie 1865



Der 1865 erbaute Bahnhof Seeshaupt, auf dem Foto von 1902 mit Bediensteten von Post und Bahn

Am 16. Oktober 1865 wurde die Bahnlinie Tutzing-Penzberg als Verlängerung der Strecke Starnberg-Tutzing eröffnet. Damit hatten Bernried, Seeshaupt, Staltach-Iffeldorf und vor allem Penzberg Anschluss an die 1854 in Betrieb genommene Strecke München-Starnberg. Denn der eigentliche Hintergrund für die „Kohlebahn“ war der einfachere und kostengünstigere Transport der Kohle aus dem Penzberger Bergwerk. Das Ende der verkehrsbedingten Isolation löste aber 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 Auswärtige ins arme Fischer- und Bauerndorf, was die Wirtschaft ankurbelte: Gasthäuser und Ladengeschäfte stellten sich auf die städtische Kundschaft ein, die Dorfbewohner richteten für die Sommerfrischler in ihren bescheidenen Häusern Fremdenzimmer ein, dazu ließen sich etliche reiche Städter sowie namhafte Künstler und Wissenschaftler Landsitze für die Sommermonate bauen.

Gütertransport und Arbeitsplätze



*Die Güterhalle mit der
Bahnmeisterei, 1965*

Der Gütertransport hatte damals für den Ort mindestens so viel Bedeutung wie der Personenverkehr. Das Dorf wurde zum wichtigen Umschlagplatz für Holz, Kies und Torf. Auch Betriebe wie die Baumschule Demmel, die Kunststeinwerke Bayerische Kerament oder das Sägewerk Gaisreuther waren auf die Bahntransporte angewiesen. Die bayerische-königliche Eisenbahn war aber auch ein angesehener Arbeitgeber, deren gesellschaftlichen Stellenwert man bis heute an der herrschaftlichen Architektur der Bahnhöfe sieht. Gebraucht wurden Bahnhofsvorsteher und Expeditoren, Stationsleiter und Stationsdiener, Schranken- und Weichenwärter, wobei letztere entlang der Strecke in bahneigenen Häuschen wohnten. Zudem war in Seeshaupt eine Bahnmeisterei stationiert: Bahnmeister und „Rottenführer“ kümmerten sich mit ihrer Mannschaft tagein tagaus um den Zustand der Strecke. 1968 wurde die Bahnmeisterei aufgelöst; letzter Dienststellenvorsteher war Wilhelm Pfeiffer.



*Foto oben: Bahnwärterhaus Posten 6,
1960 abgebrochen; Foto rechts: Die
Rotte der Bahnmeisterei, um 1930*



Von „gemischten Zug“ zum Werdenfels-Takt

Der Güterverkehr auf der Strecke Tutzing-Penzberg-Kochel ist längst Geschichte, 1986 wurde er ganz eingestellt, die Gleisanlagen sind zurückgebaut. Größter Einschnitt für den Gütertransport war die Schließung des Penzberger Bergwerks im Jahr 1966, was der Deutschen Bahn einen jährlichen Verlust von einer Million Mark bescherte. Die Fahrgastzahlen dagegen stiegen stetig an. Anfang der 2000er Jahre wurde die Strecke grundlegend modernisiert und im November 2018 auf Elektronik umgestellt. Bis dahin hatte das Krauss-Stellwerk aus dem Jahr 1903 zuverlässig seinen Dienst getan. Mit dem Werdenfels-Takt erreicht man heute die Landeshauptstadt stündlich in einer Dreiviertelstunde, zu den Stoßzeiten sogar halbstündlich. Was für ein Unterschied zu den Anfangszeiten: 1865 verkehrten täglich nur zwei „gemischte Züge“ aus Güter- und Reisezügen, die Fahrt dauerte über drei Stunden. Deutlich schneller ging es dann, als die Bahnlinie 1925 als eine der ersten Strecken in Bayern elektrifiziert wurde, der Strom kam aus dem neuen Walchensee-Kraftwerk.



Das Krauss-Stellwerk von 1903 war bis 2018 in Betrieb



Ein „gemischter Zug“, 1940

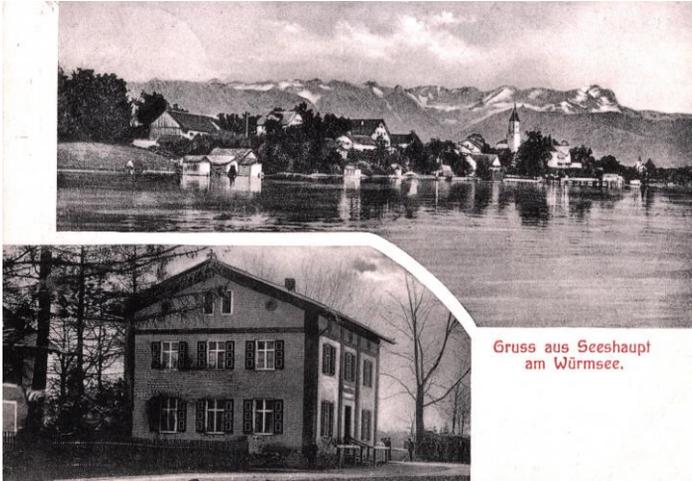


Bahnhof und Bahnsteig vor der Modernisierung



Der ehemalige Wartesaal; 2007 wurde der Bahnhof an privat verkauft

Bahnhofsrestauration und Ökonomie



Gruss aus Seeshaupt
am Würmsee.



Der Andre-Hof, um 1926 (oben), die
Bahnhofsrestauration auf einer
Postkarte um 1900 (links)

1865 ging die Eisenbahnstrecke Tutzing-Penzberg in Betrieb, nur zwei Jahre später eröffnete der Posthalter Rasso Vogl eine Bahnhofsrestauration. Das Gasthaus wurde zur beliebten Dorfwirtschaft, letzter Besitzer war Otto Veit, der sie zum weithin bekannten Feinschmecker-Lokal „d'Wirtschaft“ machte. 2009 wurde das Gebäude abgerissen, heute steht dort ein Wohn- und Geschäftshaus. Auch der Bauernhof, den Rasso Vogl neben die Bahnhofswirtschaft bauen ließ, steht nicht mehr. Das 1926 von der Familie Andre erworbene Anwesen wurde 2022 ebenfalls abgebrochen und durch Wohngebäude ersetzt.



Wirt und Oldtimer-Fan Otto Veit



Der alte Andre-Hof, rechts der Ersatzbau für die
Bahnhofswirtschaft

Quellen:

Familie Andre, Anton Schlosser, Anton Sterff, Manfred Tomulla, Angelika Gutsche