



HEIMAT-  
UND GESCHICHTSVEREIN  
ASCHAU I. CHIEMGAU E.V.

7. Sammelblatt Juli 2013

## Wissenswertes zu Kultur- und Heimatgeschichte im Priental

### Vizinalbahn Prien–Aschau (1878-2013)

**Am 18. August 2013 feiert die Bahnlinie Prien–Aschau ihr 135-jähriges Bestehen.**

Die Ursprünge dieser Nebenstrecke gehen zurück bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts. Nach Fertigstellung der wichtigen Hauptverbindung München–Salzburg 1860 wurden auch in der Region Wünsche nach einem Bahnanschluss laut und der bayerischen Staatsregierung vorgelegt. Diese genehmigte den Bau einer Nebenbahnlinie nur unter der Voraussetzung extremer Sparsamkeit. Die an der gewünschten Bahntrasse gelegenen Kommunen mussten sowohl für den Erwerb der notwendigen Grundstücke als auch für die Erdarbeiten aufkommen, während der Staat die restlichen Bau- und Materialkosten übernahm. Die Bahnlinie blieb somit Eigentum des Staates.

Schnell ins Leben gerufene »Eisenbahnkomitees« in den Gemeinden des Priental legten mit durchaus guten Begründungen ihre Anträge der bayerischen Regierung vor.

Als 1875 Freiherr Theodor von Cramer-Klett das Herrschaftsgut Hohenaschau und damit den umfangreichen Holzreichtum des Priental erwarb, standen seine Interessen an einer schnelle Schienenanbindung im Vordergrund. Im März 1876 legte Cramer-Klett seine Vorstellungen über den Bau einer Vizinalbahn von Prien nach Aschau unter Übernahme der geforderten Kosten vor. Mit dieser Zahlung – es handelte sich um immerhin 400 000 Mark – konnten die langwierigen finanziellen Verhandlungen unter den betroffenen Gemeinden verkürzt werden.



Brückenbau 1877 über den Mühlbach in Prien

Im Mai 1876 stimmte der auf Schloss Berg weilende König Ludwig II. mit dem Vermerk »Ich gewähre diese Bitte« dem Bau der Bahnlinie zu und ermächtigte gleichzeitig die Staatskasse zur Bereitstellung von zusätzlichen 1.000.000 Mark für dieses Projekt.

Bereits 1876 begann die Projektierung und im Frühjahr 1877 wurde mit dem Bau begonnen. Nahezu sämtliche, beim Rückbau des alten Rosenheimer Bahnhofs gewonnenen Gleise und Brückenteile der Mangfallbrücke fanden aus Sparsamkeitsgründen auf der Aschauer Strecke ihre Wiederverwendung. Die Bahnhofsgebäude Aschau und Wildenwart (heute Umrathshausen Bf) hingegen fielen trotz der nur 9.6 km langen Bahnstrecke etwas groß aus.



Bahnhof Umrathshausen (vormals Wildenwart) um 1910

Am 18. August 1878 fuhr der erste, mit Königswappen, weißblauen Fähnchen und Girlanden geschmückte Zug in Aschau ein.

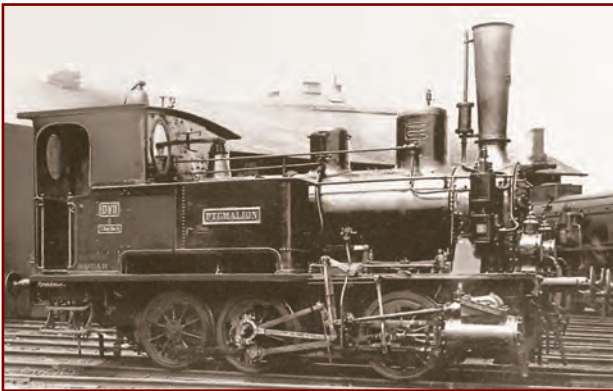
Die Gesamtkosten für den Bahnbau betrugen 1.368.925 Mark, wobei auf den Grunderwerb 151.800 Mark und auf die Erdarbeiten 369.267 Mark

entfielen. Beide letztgenannten Summen wurden von Freiherr von Cramer-Klett aufgebracht.

Die Bahn wurde von den Bewohnern des Prientals vom ersten Tag an angenommen. Sie erwirtschaftete mit hohem Personen- und Frachtaufkommen bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges ansehnliche Gewinne. Gewaltige Einschränkungen während der beiden Kriege zwangen diese Nahverbindung jedoch in die roten Zahlen. Mehrere Versuche, aufgrund von Wirtschaftlichkeitsberechnungen den Bahnbetrieb einzustellen, scheiterten an den Einsprüchen der Anliegergemeinden. Die laufenden Verfahren wurden daraufhin eingestellt.

Als rollendes Material auf der Bahnstrecke wurden von Beginn an bis 1954 Dampflokomotiven eingesetzt.

Berühmt geworden sind die von der Münchner Lokomotivfabrik Maffei gelieferten Dampfloks »Pygmalion«, eingesetzt ab 1881, und das bis 1954 fahrende »Aschauer Bockerl« der BR 70.0 mit seinen grünen Lokalbahnwagen am Haken.



Lokomotive »Pygmalion«, eingesetzt ab 1881



»Aschauer Bockerl« auf der Fahrt

Danach kam der rote Schienenbus zum Einsatz, der dann später in den Verkehrsfarben hellgrau und türkis als »Chiemgau-Bahn« weiter die Strecke bediente. Heute werden die Fahrgäste mit den modernen zweiteiligen Dieseltriebwagen BR 628/928 der Südostbayern Bahn befördert.



Roter Schienenbus 1960 am Bf Aschau



Schienenbus der Chiemgaubahn in Vachendorf 1988



Triebwagen BR 628 mit Steuerwagen 928

In den 1980er Jahren führten weitere wirtschaftliche Überlegungen zum Verkauf von Bahnhofsgebäuden sowie zum Rückbau und der damit einher gehenden Zerstörung von Gleisanlagen.

Aber trotz dieser einschneidenden Verstümmelungen gab es auf der Bahnstrecke Prien–Aschau früher nie ein besseres Zugangebot als heute.

Der weitere Fortbestand der Bahnlinie aber ist nur mit einer hohen Zahl an Reisenden zu gewährleisten.

*Heinrich Holzapfel*

**Weitere Infos zum Thema:** Quellenband XXI zur Chronik Aschau i.Ch. »Tourismus und Eisenbahn« von Georg Antretter und Heinrich Holzapfel, erhältlich in der Tourist Info 83229 Aschau i.Ch., Kampenwandstr. 38

**Heimat- und Geschichtsverein Aschau i.Chiemgau e.V.**  
Hans-Clarin-Platz 1 · 83229 Aschau i.Chiemgau  
Tel. 08052 956640 · [www.geschichtsverein-aschau.de](http://www.geschichtsverein-aschau.de)