

Die Walhallabahn Regensburg - Wörth/Donau

von Axel Schild

Die Walhallabahn trägt ihren Namen nach dem Tempelbau, den König Ludwig I. von Bayern durch den Architekten Leo von Klenze 1830-42 in den donauseitigen bewaldeten Hang des Breuberges bei Donaustauf setzen lies, um die Bildnisse der "rühmlich ausgezeichneten Teutschen" in einer "öffentlich zugänglichen Gedenkstätte zu vereinen.

Nun hätte man vielleicht erwartet, daß die Bürger dieser Nation, ab 1871 des wiedervereinigten Deutschen Reiches, in Massen dieser Gedenkstätte ihre Reverenz erweisen; und nebenbei war ja auch die Umgebung ganz verlockend. Taten sie aber offensichtlich nicht; was fehlte, war ein geeignetes Massenverkehrsmittel. Die damaligen Postkutschen und -omnibusse waren dazu völlig unzureichend.

Fanden zumindest Bürger von Stadtamhof, deren Markt jahrhundertlang von bedeutenden Fernstraßen belebt worden war und nun, da sich mit dem Eisenbahnanschluß der Fernverkehr und in der Folge auch Handels- und Produktionsstätten auf Regensburg konzentrierten, ins Abseits geraten war. Und die Bürger von Steinweg, Reinhausen, Weichs, Schwabelweis, Tegernheim und Donaustauf dürften "ähnlich empfunden haben. Hatte doch die Eisenbahn inzwischen begonnen, auch die "Fläche" zu erschließen, mit Vizinalbahnen, wie sie in Bayern hießen, und war mit dem "Allinger Bockerl" diese Entwicklung ja auch schon in das Umland von Regensburg vorgedrungen. Warum also nicht auch auf der Nordseite der Donau?

Bereits 1869 hatte der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen Grundzüge für Erschließungsbahnen festgelegt, die 1878 Eingang fanden in eine "Bahnordnung für deutsche Bahnen untergeordneter Bedeutung" und entsprechende Ländergesetze. Kernpunkte waren herabgesetzte Normalien zur Verbilligung von Bau und Betrieb: Bogenhalbmesser bis herunter auf 150 m, Neigungen bis 2,5 Prozent, bei 30 km/h Höchstgeschwindigkeit Beschränkung bis auf 15 km/h, um die Bahnübergangsbewachung zu erübrigen und Straßen mitbenutzen zu Können usw. Was die Tragfähigkeit anbelangt, wurden Bahnen mit Übergang von Hauptbahnlokomotiven und solche mit Traktion ausschließlich durch leichte Nebenbahnloks und entsprechend schwachen Brücken und Gleisen bzw. Oberbau unterschieden, wie bei bayerischen Lokalbahnen. Auf dieser Basis waren auch Schmalspurbahnen möglich.

So rief man die Lokalbahn-Aktiengesellschaft (LAG) zu München auf den Plan. Die war Anfang 1887 mit Unterstützung der Lokomotivfabrik Krauss & Co., München, gegründet worden und hatte sich zur Aufgabe gemacht, Klein- und Lokalbahnen dort einzurichten, wo ein gewinnbringender Betrieb möglich sein würde, wenn man Abstriche von einer "richtigen" Eisenbahn mit all ihren sicherheitstechnischen Einrichtungen und Bestimmungen machte, wie sie von der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn betrieben, ggf. aber auch nicht verwirklicht wurde. Die LAG baute außer in Bayern auch Bahnen in Württemberg, Schlesien, Lausitz und Ungarn.

Und präsentierte, kaum gegründet, den Plan einer schmalspurigen Dampfstraßenbahn Stadtamhof-Donaustauf. Nach einer Bürgerversammlung im April und einer Besprechung im Juli beim Bezirksamt Stadtamhof befürwortete der Distriktrat Stadtamhof im Oktober das Projekt einstimmig, worauf es die LAG am 18.11.1887 beim Staatsministerium des königlichen Hauses und des Äußern in München einreichte. Bei einer Konferenz bei der Kreisregierung ging es auch um eine Verlängerung in beiden Richtungen, nach Wörth an der Donau und zum Regensburger Hauptbahnhof mit Pferdetraktion. Dazu kam es jedoch nicht. Noch stellte sich ja auch das Brücktor am Regensburger Brückenkopf größeren Fahrzeugprofilen entgegen.

Nachdem letzte Fragen einer Streckenführung durch Steinweg geklärt waren, ersuchte das Ministerium im Juni 1888 den Prinzregenten Luitpold um die Konzession, die am 23.09.1888 erteilt wurde, beschränkt auf 66 Jahre. Da die Bahn vor allem den Verkehr zur Walhalla verbessern sollte, gestattete Luitpold den Namen "Walhallabahn".

Und am 23. Juni 1889 dampfte der erste Zug der Walhallabahn zwischen Stadtamhof und Donaustauf für die Gemeinden am Nordufer der Donau ihr erstes "öffentliches Nahverkehrsmittel".

Was war es nun, was das "Walhalla-Bockerl" so liebenswert und bis in unsere Tage erinnerungswürdig machte?

Die Walhallabahn war eine Lokalbahn nach den schon aufgeführten Kriterien und fuhr auf den ersten Kilometern sogar mitten durch die Straßen. Und da es nicht ganz einfach ist, einen Zug von sechs zweiachsigen Wagen später waren es oft noch mehr-, die vollbesetzt samt Lokomotive ihre rund sechzig Tonnen mit sich schieben, rechtzeitig zum Stehen zu bringen, wenn ein Fuhrwerk nicht rechtzeitig ausweichen kann, ein Fußgänger auf dem Gehsteig stolpert oder auch nur ein Hund verächtlich die Geleise überschreitet, lief ihr hier ein "Fahnerlbua" mit einer roten Signalflagge, nachts mit einer roten Laterne, voraus, um die Passanten rechtzeitig zu warnen. Oft mußte er ganz schön rennen, wenn der fauchende Lindwurm hinter ihm daherkam oder beim Einsatz von Sonderzügen am Wochenende, an Ostern und Pfingsten, bei Feierlichkeiten an der Walhalla oder an Viehmarkttagen. Auf freier Strecke bis zu 25 km/h schnell, mußte der Zug innerorts auf 8 km/h und nötigenfalls auf Schrittempo heruntergehen, was aber für die ihm zugedachte Transportaufgabe durchaus langte.

Die Walhallabahn war eingleisig in Meterspurweite ausgeführt, was kostengünstiger war. Einmal, weil auf der Regenbrücke das freitragend verlegte Gleis noch neben der Straße auf den nördlichen kurzen Pfeilerköpfen Platz hatte; mit 3,3 Prozent waren die Brückenrampen auch steilstes Streckenstück. Zum anderen kosten ein schmalerer Bahndamm, kürzere Spurstangen bzw. Schwellen und eine schmalere Einpflasterung im Straßenplanum natürlich auch weniger. Schließlich wegen der geringeren Abnutzung von Rad und Schiene infolge der Reibung in engen Kurven; mußte in Steinweg beim Abbiegen im Zuge der Schwandorfer Straße beim Gasthof Weigl doch ein Bogenradius von 37 m durchfahren werden.

Kurz, die Walhallabahn war keines jener gefährlich dahinbrausenden Ungetüme, die das Land durchschneiden und nur über riesige Bahnhofshallen demjenigen zugänglich sind, der sie benutzt, sondern sie nahm am Geschehen auf Straßen, Plätzen, Äckern usw. geradezu teil.

Ihren Ausgangspunkt hatte die Walhallabahn in einer zweigleisigen, 331 \bar{y} m langen Umsetzanlage auf der Stadtamhofer Hauptstraße hinter der Steinernen Brücke über die Donau, nur unweit des Regensburger Stadtzentrums. Eine 1891 eröffnete private Pferdeomnibuslinie von Regensburg her brachte für einen Sommer, die Eröffnung der elektrischen Regensburger Straßenbahn im Jahre 1903 beständig eine noch direktere Anbindung zur Stadt und zum Regensburger Hauptbahnhof. Es gab sogar durchgehende Fahrscheine für Umsteiger - eine Frühform des heutigen Regensburger Verkehrsverbundes (RVV). Eine Gleisverbindung bestand dort trotz gleicher Spurweite nie; die Elektrische endete am Stadtamhofer Brückenkopf.



Von der Hauptstraße in Stadtamhof fuhr die Walhallabahn durch die beiden steinernen Pfosten des Hochwasser-Tores über den Dultplatz/Protzenweiher zur Drehergasse, die normal ohne Halt durchfahren wurde. Bei Dult, kirchlichen Prozessionen oder Hochwasser endeten hier allerdings die Züge; dafür gab es ein Umfahrgleis. Gegebenenfalls mußten die Fahrgäste beim Aussteigen im Wasser waten.

Von der Drehergasse ging's durch die oben erwähnte Kurve zur Haltestelle in Steinweg und mit Anlauf hoch auf die Regenbrücke, über welche die Haltestelle Reinhausen erreicht wurde. Nachdem die enge Straße durch den Ort durchfahren war, zweigte die Walhallabahn in Höhe der Pfarrkirche St. Josef nach Südosten ab. Von dort fuhr sie, lange Zeit durch Äcker und Wiesen, über die Haltestelle Weichs (anfangs mit Ausweiche) parallel neben der Donaustauffer Straße mit einem höhengleichen Bahnübergang über die Eisenbahnstrecke Regensburg-Schwandorf. Die Hauptbahn wurde beiderseits durch Sperrsignale gesichert. 1892 wurden Walhallabahn und Straße in eine Unterführung verlegt, die so eng war, daß das Gleis wieder ein Stück über die Straße verlaufen mußte. Hinter der Unterführung lag auf der linken Seite der Donaustauffer Straße, umringt von schattigen Bäumen, der "Walhallastraße Lok. Bhf.". Einen Bahnhof "Walhallastraße" ohne Zusatz gab es hier nämlich schon, nördlich der Überführung an der Hauptbahn. Weiter ging die Fahrt der Walhallabahn, wieder neben der Donaustauffer Straße, über die Haltestellen Schwabelweis (mit Ausweiche) und Tegernheim, bis nach 50-minütiger Fahrt über 8,8 km Strecke schließlich der Bahnhof am Ortseingang von Donaustauf erreicht war. Von hier aus mußten die Besucher der Walhalla dann noch ein ganz schönes Stück durch den Ort laufen! Im Bahnhof Donaustauf hatte die Walhallabahn ihre Betriebsleitung, Werkstätten, Versorgungsanlagen und Bahnmeisterei. Das Bahnpersonal wohnte überwiegend in Donaustauf.

Nach dem ersten Fahrplan von 1889 verkehrten die Personenzüge werktäglich sechsmal in jeder Richtung, rund alle zwei bis drei Stunden. Sonntags kam ein weiteres Zugpaar hinzu für die Spätheimkehrer.

Von Anfang an war die Walhallabahn übrigens nicht ohne Konkurrenz. Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg, manchmal sind es auch deren zwei. So kam es, daß noch während sie geplant wurde, am 11. Mai 1887, die Firma Georg Steindl & Cie., Donaustauf, mit dem 80-100 Personen fassenden Schraubendampfer "Walhalla" einen Schiffsverkehr vom Unteren Wöhrd zur Brücke in Donaustauf eröffnete. Der war schon 1885 beantragt und am 25. April 1887 von Prinzregent Luitpold konzessioniert worden. Die Walhalla-Schifffahrt schien sich gut anzulassen, denn ab 1890 durfte bei starkem Andrang, z.B. Pfingsten, ein hölzerner Schiffs Kahn mitgeführt werden, der stromauf geschleppt, stromab geschwabelt (längsseits an den Dampfer angebunden) wurde. 1898 wurde daraus gar eine Donau-Dampfschiffahrt Walhalla, mit einem Dampfer "Stella" für 250-300 Personen.

Drei Jahre nach ihrer Eröffnung, 1892, nahm die Walhallabahn auch einen Güterverkehr auf, der vor allem in den Vor- und Nachmittagsstunden abgewickelt wurde. Anfangs diente er vor allem dem Transport der landwirtschaftlichen Erzeugnisse der Anliegergemeinden zum Markt, unter anderem zum Stadtamhofer Viehmarkt. Da standen dann oft Bierfässer, Kisten und Körbe zum Abtransport in Stadtamhof auf der Hauptstraße herum, wo sie natürlich im Wege waren. Dies "änderte sich 1899, als in der Drehergasse ein kleiner Verlade- und Rangierbahnhof eingerichtet wurde. Hier war dann an Viehmarkttagen "ähnlich Hochbetrieb mit Güterzügen wie bei Dult oder Hochwasser mit Personenzügen. Im Bahnhof Walhallastraße wurde für die Übernahme von Gütern von der Staatsbahn die frohere Zufahrt zur Gleiskreuzung provisorisch weiter genutzt, bis eine größere Umladestelle mit Speiseeinrichtung für die Lokomotive über ein 568 m langes Gleis westlich der Staatsbahn angebunden wurde. Außer landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Vieh waren Baustoffe die vorwiegenden 'Ausfuhrüter' der Walhallabahn, Kohlen, Lebensmittel, später auch Maschinen ihre vorwiegenden 'Einfuhrüter'.

1900 wurde in die enge Kurve beim Gasthof Weigl eine Abzweigung (mit einem Gegenbogen von 35 m Radius!) eingebaut, von der aus über die Lappersdorfer Straße ein Stück durchs Regental die Dampfziegelei der Vereinigten Münchner Aktienziegelei und Dachziegelwerke A. Zinstag AG. in Kareth angebunden wurde. Die Firma war der größte damalige Dachziegelhersteller in Bayern und expandierte auch in Kareth, so daß sie hier zur Anfuhr der Brennstoffe vom und zur Abfuhr der Ziegel zum Güterbahnhof Walhallastraße statt Pferdefuhrwerken künftig die Bahn zu benutzen suchte. Trotz der schwierigen Abzweigung,

von wo aus die Züge in der Drehergasse erst mal umsetzen mußten, und trotz der Beschränkung auf fünf Güterwagen pro Zug wurde die Ziegelei mit einer Abfuhr von bis zu 20, 30 Waggons täglich der wichtigste Werksanschluß der Walhallabahn (Länge 1,7 km). Weitere Werksanschlüsse entstanden mit Zufahrt aus Richtung Walhallastraße 1903 vor (westlich) der Unterführung (Imprägnieranstalt der Gebrüder Himmelsbach, Freiburg im Breisgau, später Fa. Impreva und Fa. Richtberg); 1906 in der Drehergasse (Max Krempel, Holz- und Kohlenhandlung) und ab 1909 westlich der Imprägnieranstalt (von Osten nach Westen: 1920 Feinlederwerk Stella, Marktrechwitz, später Lederfabrik Gebr. Günther, südlich der Donaustauffer Straße; 1920 Eisenwerk der Fa. Josef Mitterer & Söhne, Straubing; 1953 Stahl- und Maschinenbau Kaiser; 1909 Rudolf Weiner, Alteisenhandlung, später Gebr. Wolff, Sortieranstalt bzw. Sortierbetrieb Schönfeld KG; 1912 Konsumverein Regensburg). Der Bahnhof Donaustauf hatte ein Anschlußgleis zum Sägewerk Brandl.



Schon von Anfang an war ja an eine Anbindung von Wörth a.D. gedacht. Wörth selbst hätte einen normalspurigen Bahnanschluß bevorzugt, etwa nach einem alten Plan abzweigend vom Bahnhof Walhallastraße (dem an der Bahn nach Schwandorf). Auch versuchte Falkenstein, eine Bahnverbindung Donaustauf-Süßenbach-Falkenstein zu bekommen vergeblich. Bald versuchte Wörth der Walhallabahn zuvorzukommen, bald arrangierte man sich in Wörth mit dem Angebot eines Walhallabahn-Anschlusses. Eine Feuersbrunst raubte Wörth 1892 jedoch die finanziellen Rücklagen zur Beteiligung an der schon konzessionierten Projektierung. Als diese wieder geschaffen waren, beantragte Wörth in Konkurrenz mit dem Nachbarort Wiesent einen normalspurigen Anschluß über eine Donaubrücke von der Eisenbahn Regensburg-Straubing her, der 1897 jedoch abgelehnt wurde. Am 10. November 1898 wurde endlich ein Vertrag mit der LAG geschlossen und am 23. Dezember 1900 von Prinzregent Luitpold die Konzession erteilt. +14,69 km

Ab 30. April 1903 fuhr die Walhallabahn mit täglich drei Zugpaaren, an Sonn- und Feiertagen auch "öfter, über Sulzbach a.D., Demling, Bach, Frengkofen, Kruckenberg, Wiesent nach Wörth a.D., wodurch sie mit 23,5 km Betriebslänge erheblich anwuchs und ihre größte Ausdehnung erreichte. Auf diesem Streckenabschnitt hatte sie weitgehend einen eigenen Bahnkörper, d.h. mehr oder weniger abseits der Landstraße. Acht Tage vor der Verlängerung war der erwähnte Anschluß mit der elektrischen Regensburger Straßenbahn in Stadthof zustande gekommen.

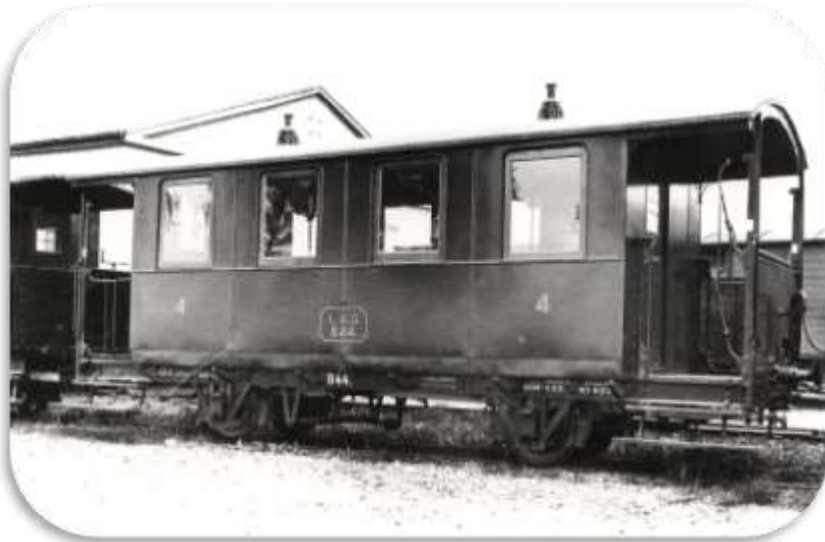


Neue Betriebsstellen waren die Bahnhöfe Sulzbach, Bach, Wiesent und Wörth mit Personen- und Güterverkehr. Sulzbach diente vor allem der Holzabfuhr. Neue Haltestellen nur für Personenverkehr waren Walhalla (mit Ausweiche), Demling-Steinbruch (ab Oktober 1903, mit Nebengleis), Demling, Frengkofen und Kruckenberg. Wörth hatte Behandlungs- und Versorgungseinrichtungen für hier übernachtende Loks und Züge.

Auch Gleisanschlüsse wurden auf der Verlängerungsstrecke eingerichtet: 1922 zum Maschinenlagerhaus in Wörth des Franz-Xaver Steger aus Pfatter; 1923 zum Lagerhaus Donaustauf der Landwirtschaftlichen Zentralgenossenschaft des bayerischen Bauernverbandes; 1924 zur Flußspat-Schüttrampe in Sulzbach des Bergbau- und Mineralmahlwerkes Burger aus Nürnberg-Mögeldorf, später Rheinische Flußspat- und Schwerspatwerke GmbH, Werk Sulzbach a.D.

Erheblich ausgebaut wurde nach der Verlängerung der Walhallastraße Lokal-Bahnhof. Zwischen den Kalkwerk Funk und der Donaustauer Straße wurde ein Verschiebe- und Umladebahnhof mit zwei Normal- und vier Meterspurgleisen angelegt. In den ersten Jahren wurden die Güterwägen zwischen Walhallastraße und Wörth in die Personenzüge eingestellt. Erst ab 1906 gab es hier artreine Güterzüge.

Für den Betrieb standen anfangs drei kleine zweiachsige Dampflokomotiven zur Verfügung mit je 50 PS. Heute im Leistungsbereich eines Kleinwagens, bewegten sie damit wie erwähnt rund sechzig Tonnen Gewicht, gut 200 Fahrgäste eingeschlossen. Die Loks waren mit einem kastenförmigen Aufbau versehen, damit die Pferde entgegenkommender Fuhrwerke nicht scheuten, wenn sie einem solch ungewöhnlichen "Artgenossen" begegneten. Außerdem waren vorhanden neun zweiachsige Personenwagen, von denen drei die gepolsterte II. Klasse, teilweise mit sofaähnlichen Stilmobiliar, zwei zudem ein Gepäckabteil aufwiesen; die übrigen waren III. Klasse mit einfachen Holzlattenbänken. Übergangsbleche zwischen den Wagen waren nicht vorgesehen. Stattdessen waren die seitlichen Trittbretter etwas vorgezogen, so daß der Schaffner während der Fahrt von einem zum nächsten Wagen hinüberturnen konnte, bzw. mußte. Bis 1929 wurden die Wagen mit Petroleumfunzeln beleuchtet, danach elektrisch. Beheizt wurden die Wagen von der Lok aus per Dampfleitung. 1892/93 wurden ein offener und vier gedeckte zweiachsige Güterwagen angeschafft. Es gab schon durchgehende Bremsleitungen, ihr System war die Körting Saugluftbremse.



Dieser Fuhrpark reichte natürlich spätestens dann nicht mehr aus, als die Gleisanschlüsse und die Verlängerung nach Wörth in Betrieb gingen. Ab 1900 wurde eine große Zahl vierachsiger Güterwägen angeschafft, teils mit offenem, teils mit geschlossenem Aufbau, verschiedenen Bremsausrüstungen usw., zum Teil auch Bremsersitz im Freien. Ihre Größe war so bemessen, daß sie die Ladung eines zweiachsigen Staatsbahnwaggon übernehmen konnten. Dazu kamen sieben Paar dreiachsige Langholzwagen und vier offene zweiachsige Loren. Zwei gemischtklassige vierachsige Personenwagen, oder soll man sagen Reisezugwagen? Ä blieben Einzelstücke; bis 1912 wurden dann wieder Zweiachser III. Klasse angeschafft, dazu zwei Packwagen mit Postraum und Briefkästen, es gab also auch

die Möglichkeit, dem "Bockerl" Post mit auf den Weg zu geben und ein Packwagen mit Kleinviehraum und Zugführerabteil. 1912 erreichte der Wagenpark seinen Höchststand mit 27 Personenzug- und 60 Güterzugwagen.

Nun mußten zahlreichere oder schwerere Züge auch bewegt werden können. 1902-1908 beschaffte die LAG drei schmale 100-pferdige Lokomotiven Krauss'scher Bauart mit drei Antriebs- und einer antriebslosen Schleppachse letztere für die bessere Kurvengängigkeit der hinten mit Vorräten und Feuerbüchse schwereren Lokomotive bei Rückwärtsfahrt die eigentlichen, als "Walhalla-Bockerl" bekannten Maschinen. Apropos Rückwärtsfahrt: Gewendet wurden die Walhallabahn-Fahrzeuge nie, schon wegen der asymmetrischen Anordnung der Brems- und Heizleitungsanschlüsse nicht. Und so kam es, daß die Loks stets Schornstein voran nach Stadtamhof einfuhren und den Zug im Rückwärtsgang wieder mitnahmen.

Um das Umladen von Staatsbahn- in Walhallabahn-Waggons und umgekehrt einzusparen und die Staatsbahnwaggons gleich selbst zur Ver- oder Entladestelle zu bringen, ging die Walhallabahn ab 1911 zum Rollbockverkehr über. Hierbei wurden die normalspurigen Waggons über eine Grube rangiert, in der sich in gleicher Längsachse ein Schmalspurgleis mit kleinen Wägelchen befand, den Rollböcken. Diese trugen an ihrer Oberseite klappbare Gabeln, welche an je einer Achse des Normalspurwaggons befestigt wurden. Am Ende der Grube wurde das Normalspurgleis abgesenkt und das Schmalspurgleis angehoben, und schon saßen die Räder des Normalspurwaggons auf seitlichen Tatzen des Rollbocks auf. So konnten Normalspurwaggons über die Schmalspurbahn befördert werden. Bei dem schlechten Ruf, den die Walhallabahn Zeit ihres Lebens im Bezug auf Entgleisungsfreudigkeit hatte, dürfte die Statik einer solch kopflastigen und gewiß arg schwankenden Fuhre nicht gerade beruhigend gewesen sein. Aber der Rollbockverkehr ließ sich gut an und wurde jahrzehntelang ohne besondere Probleme durchgeführt, so daß die Rollbockzüge die meterspurigen Güterwägen bis Ende der 30er Jahre fast völlig ablösten.

Gekuppelt wurden die Rollböcke mit Stangen. Vor dem Ersten Weltkrieg wurden 17 Paar Rollböcke angeschafft, bis zum Zweiten Weltkrieg weitere 30 Paar, und 1950 noch einmal 5 Paar. Da die Rollböcke keine Bremse hatten, wurde stets mindestens ein vierachsiger Meterspurwagen als Bremswagen mitgeführt. 1952 und 1955 wurden die gemischtklassigen Vierachser, von denen zwischenzeitlich einer sein Abteil II. Klasse gegen einen Packraum getauscht hatte, zu speziellen Bremswagen umgebaut.

Die Rollbockgrube entstand im Herz des Walhallabahn-Güterverkehrs, dem Verschiebe- und Umladebahnhof Walhallastraße. Im Zwickel der Abzweigung in Reinhausen wurde, damals noch am Ortsrand, ein zweiter Verlade- und Rangierbahnhof für den Rollbockverkehr errichtet. Wegen der Unterführung konnten hierher aber nur offene Normalspur-Güterwagen mitgeführt werden. Eine weitere Beförderung, etwa zur Drehergasse oder nach Kareth, scheiterte wohl am regen Straßenverkehr und an der Statik der Regenbrücke. Problemloser war diese Betriebsform natürlich auf der Überlandstrecke nach Donaustauf, Sulzbach, Bach, Wiesent und Wörth.

Die drei Kastenloks aus der Anfangszeit waren den zunehmend schweren Zügen wohl nicht mehr gewachsen. Zwei von ihnen wurden 1911 durch etwas stärkere Artgenossen des Chiemseebahn-Typs ersetzt, die nach der Elektrifizierung der LAG-Bahn Ravensburg-Weingarten dort freigeworden waren.

Nachdem sich die Walhallabahn so vielseitig als Verkehrsträger etabliert hatte und mit der Motorpostwagenlinie Regensburg-Barbing-Donaustauf 1908 ein weiterer Wettbewerber auf den Plan trat, wurde es der Walhallaschiffahrt offenbar zu eng, zumal sie nur um den Ausflugsverkehr zur Walhalla konkurrieren konnte. Einen Teil des Ausflugsverkehrs zweigte ja auch die Elektrische noch für sich ab. Dann liefen auch noch Gerüchte um, die Walhallabahn werde elektrifiziert.... 1908 stellte die Walhallaschiffahrt ihren Betrieb ein; allerdings vorübergehend, wie wir noch sehen werden.

Im Ersten Weltkrieg mußte wegen unzureichender Kohlenversorgung der Fahrplan ausgedünnt und Mitte Januar 1918 der Betrieb einige Tage lang sogar völlig eingestellt werden. Bei Wiederaufnahme des Betriebes wurde die Haltestelle Steinweg eingespart. Auch in den Jahren nach dem Krieg war die Kohlenversorgung ein Problem.

Einen ihrer schwersten Rückschläge erfuhr die Walhallabahn jedoch 1917: Da brannte die Ziegelei ab. Die LAG rechnete zunächst mit einem Wiederaufbau. Als die Eigentümer das Werksgelände jedoch an die Landessiedlungsstelle verkauften, war diese Hoffnung geplatzt. 1921 wurde die Gleisanlage samt der Abzweigung beim Gasthof Weigl entfernt. 1918 wurde die dritte Lok aus der Anfangszeit verkauft; für sie kam 1921 gebraucht von der Steinkohlengrube Myslowitz ein Dreikuppler für den Güterverkehr, eine preußische T 31, recht kopflastig und mit kurzem Achsstand. Sie war wegen ihres schlingernden Laufes nicht gut gelitten, für die Regenbrücke zu schwer und wurde 1928 weiterverkauft, zusammen mit den beiden Kastenloks. Da war der Ersatz schon 'eingefahren': Eine vierfach-gekuppelte Maffei'sche Heißdampf-Güterzuglokomotive mit 280 PS. Diese war ebenfalls für die Regenbrücke zu schwer, aber das große Transportaufkommen zur Ziegelei gab es ja auch nicht mehr.

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges sollte das "Walhalla-Bockerl" keine Ruhe mehr finden. Fahrgäste oder Güter, die es früher befördert hatte, kamen jetzt zunehmend mit Motorrad, Personen- oder Lastkraftwagen ans Ziel. 1924 nahm die Reichspost ihre Eilfahrten zur Walhalla mit offenen Aussichtswagen wieder auf. Hinzu kamen bald private Buslinien. 1927 war durch Rudolf Knoll senior aus Regensburg auch die Walhalla-Schiffahrt wieder zu Ehren gekommen. Ihre Anlegestelle befand sich jetzt unmittelbar unterhalb der Walhalla; und das bekanntlich bis heute, wenn auch unter anderem Firmennamen.

Am 1. April 1924 wurden die Gemeinden nördlich der Donau, darunter auch die, welche das "Bockerl" durchquerte, bis einschließlich Schwabelweis nach Regensburg eingemeindet. Die Gemeinden hatten damit ausdrücklich die Erwartung verknüpft, Anschluß an die elektrischen Straßenbahn der Stadt zu bekommen, was seit 1906 immer wieder mal im Gespräch gewesen war. Eine Verhandlung zwischen Stadt und LAG erzielte zunächst Einmütigkeit, daß bei einer Verlängerung der Elektrischen bis nach Reinhausen der Personenverkehr der Walhallabahn auf diesem Teilstück einzustellen sei. Als aber die Stadt Anfang 1926 der Walhallabahn das widerruflich eingeräumte Recht zur Benutzung der Straßen aufkündigte und ohne Entschädigung binnen Monaten die Entfernung der Gleisanlagen verlangte, wurde die Angelegenheit gerichtsmässig, mit beiderseitigen Schadensersatzansprüchen und durch alle Instanzen. Die den eingemeindeten Orten zugesicherten "öffentlichen Verkehr ließ die Stadt durch die Reichspost mit Kraftomnibussen herstellen (1926 Stadtamhof-Steinweg-Reinhausen, 1927 Stadtamhof-Steinweg-Reinhausen-Sallern-Gallingkofen). Das Urteil des Bayerischen Obersten Landesgerichts vom 09. November 1932 verwehrte der LAG eine erneute Revision, womit sie den Prozeß verloren hatte. Die Stadt verzichtete auf Schadensersatz und erhielt im Gegenzug den stählernen Oberbau der Regenbrücke und das Gelände des Güterbahnhofs Drehergasse. Die Lösung Mischbetrieb war schon aufgrund des dichten Verkehrs auf der Schwandorfer Straße ausgeschieden: An einem Markttag zwischen 6:00 und 20:00 Uhr waren 1375 Fahrzeuge aller Art gezählt worden.

Am 6. Juni 1933 endete die Walhallabahn in der Drehergasse, und der Umbau der Gleisanlagen in Stadtamhof begann. Am 17. Juli 1933 zog sich das "Bockerl" aus Stadtamhof und Steinweg bis zum Bahnhof Reinhausen zurück; am 1. Oktober 1933 rückte die Linie 2 der städtischen Straßenbahn bis Reinhausen nach, wo sich künftig die Umsteigestelle befand. In der Zwischenzeit war auch hier die Gleisanlage erneuert bzw. an die Radreifenprofile der neuen Fahrzeuge angepaßt worden. Auch umfuhr die Straßenbahn die Drehergasse westlich über Steinweg-Schwandorfer Straße. Die Walhallabahn endete nun im entsprechend ausgebauten Bahnhof Regensburg-Reinhausen.

Durch diesen zweiten, schweren Rückschlag verlor die Walhallabahn ihre Nähe zur Stadt und damit wesentlich an Zulauf für ihren Personenverkehr. Am Rande sei bemerkt, daß die Elektrische ihrerseits 1945 durch Sprengung der Steinernen Brücke unterbrochen wurde und erst nach Jahren mit Kraftomnibussen über eine erheblich kompliziertere Linienführung ersetzt werden konnte.

Wäre es nach der LAG gegangen, so hätte sie das "Walhalla-Bockerl" 1933 dann eben gleich ganz in den Ruhestand versetzt, zumal von "roten Zahlen" die Rede war. Aber die Anliegergemeinden waren verständlicherweise dagegen, und so dampfte es halt weiter, so gut es das nach der zweiten Amputation noch konnte. Die nächste drohte schon ab 1935, als die Nibelungenbrücke gebaut wurde, über die, nebenbei, die Stadt ihre erste eigene Kraftomnibuslinie zur Schottenheimsiedlung eröffnete, über die vor allem aber der Verkehr einer neuen Reichsstraße rollte, die das "Bockerl" niveaugleich kreuzen mußte. Nun bekam es keinen "Fahnerlbua" mehr (Zebrastreifen wären wohl angemessener gewesen), nicht

einmal Schranken, Warnblinklichter oder Ampel. So kam es hier immer wieder zu schweren Zusammenstößen.

Mitte 1938 baute die Süddeutsche Holzverzuckerungs-AG in Schwabelweis die erste Fabrik, in der dieser chemische Vorgang zum ersten Male kommerziell verwendet wurde. Aufgrund eines riesigen Bedarfs an Rohstoffen und großer Mengen an Fertigprodukten bot das der Walhallabahn Aussicht auf enormen Verkehrszuwachs. Das Recht zur Beförderung stand ihr auch zu. Jedoch erschien dem Auftraggeber der Rollbockverkehr als zu umständlich. Daher wurden von Walhallastraße bis zum Werk ein Dreischienengleis mit Normal- und Meterspur verlegt und im Lokal-Bahnhof je ein besonderes Gleis für die Durchfahrt der Übergabezüge und zum Sammeln der von der Staatsbahn herangebrachten Wagen, und die LAG plante, zwei normalspurige Loks im Lokal-Bahnhof zu stationieren.

Ehe die Bauarbeiten begonnen hatten, wurden aufgrund Reichsgesetz vom 16. Juni 1938 zum 1. August 1938 die bis dato privaten LAG-Bahnen verstaatlicht und der Deutschen Reichsbahn, die selbst 1937 "verreichlicht" worden war, eingegliedert. Der Lokal-Bahnhof Walhallastraße hieß nun "Regensburg Kalkwerk". Im März 1939 war die neue Gleisanlage fertig, am 26. Juni 1939 begann die Anschlußbedienung. Zur Erschließung des Holzverzuckerungswerkes durch den Personenverkehr wurde zwischen Schwabelweis und Tegernheim eine neue Haltestelle "Stauferfeld" angelegt.

Beim Übergang auf die Reichsbahn waren außer vier Dampfloks die 27 Personenzugwagen einschließlich 4 Packwägen, 54 Güterwägen, 17 Rollbockpaare, 1 Hilfsgerätewagen, 1 Dienstgüterwagen und 2 Schuttwägen vorhanden. Infolge des Besitzerwechsels kamen auch 10 Personenwagen 3. Klasse und ein dritter "PwPostL" von Meterspurbahnen aus der Eisenbahndirektion Mainz zur Walhallabahn, von denen jedoch bald vier ausgemustert und zwei zurückgegeben wurden. Etliche Güterwägen, vor allem offener Bauart, gab die Walhallabahn in den nächsten Jahren ab.

Da der Deutschen Reichsbahn die Walhallabahn mit ihren Rollböcken als schmalspuriger Sonderfall hinderlich erschien, sann sie auf normalspurigen Ausbau und Anbindung an die Hauptbahn Richtung Regensburg Hauptbahnhof. Derartige Pläne machte der Zweite Weltkrieg zunichte.

Durch die Nähe der Bahn zum Regensburger Hafen am südlichen Donauufer, zum Holzverzuckerungswerk usw. geriet die Walhallabahn in das Visier der Fliegerangriffe. Bei einem Luftangriff am 20. April 1945 wurde der Bahnhof "Regensburg Kalkwerk" schwer beschädigt. Dennoch fuhr die Bahn bis wenige Tage vor Kriegsende. Den schwerwiegendsten Kriegsschaden erhielt sie indirekt durch Sprengung der Steinernen Brücke und der Alten Regenbrücke, welche den Straßenbahnanschluß an die Regensburger Innenstadt unterbanden.

In den ersten Nachkriegsjahren erlebte das "Walhalla-Bockerl" ungeheuren Andrang; sogar auf den Trittbrettern hielten sich Fahrgäste. Zur Entlastung der Bahn wurde am 1. Oktober 1948 eine Kraftomnibuslinie der städtischen Regensburger Straßenbahn von Regensburg Hauptbahnhof über Thundorferstraße nach Schwabelweis eröffnet, bis zur Wiederherstellung der Nibelungenbrücke wohl unter Einschluß einer Fährverbindung.

Ab 1949 gehörte die Walhallabahn zur Deutschen Bundesbahn. Im Bemühen, ihre Fahrgäste selbst zu befördern, richtete diese eine eigene Omnibuslinie nach Wörth ein. Die Walhallabahn erhielt also aus dem eigenen Unternehmen Konkurrenz. Hinzu kamen noch zwei weitere Busunternehmen.

Bald wurde wieder über den Fortbestand der Walhallabahn diskutiert. Von Umspurung, sogar Verlängerung bis Straubing war die Rede; Umspurung wenigstens bis Donaustauf, um den Walhalla-Ausflugsverkehr mit Schienenomnibussen abwickeln zu können; Einsatz von Schienen-Straßen-Omnibussen; Betriebsgemeinschaft mit den Stadtwerken Regensburg, um nach Wörth mit der Elektrischen verkehren zu können. Da sich 183 Bahnübergänge höheren Fahrgeschwindigkeiten entgegenstellten und man daran offenbar nichts ändern wollte, scheiterten alle hochfliegenden Pläne.

Stattdessen tat die Bundesbahn, was sie meistens tat, wenn Fahrgastzahlen zurückgingen: Sie dünnte den Verkehr aus. Ab Oktober 1952 wurde die vollständige Betriebsruhe an Sonntagen eingeführt. 1955 brachte die Einführung des Vereinfachten Nebenbahndienstes Einsparungen im Betriebsdienst; im Laufe des Jahres wurden alle Bahnhöfe dem Bahnhof Regensburg Walhallastraße angegliedert. Dennoch, und trotz bemerkenswert langer

Personen- und Güterzüge, die Postkarten aus jener Zeit zeigen, blieb das "Walhalla-Bockerl" tief in den "roten Zahlen". Am Vertrauen in diese Bahn nagten schließlich auch schwere Unfälle und Beinahe-Unfälle mit Lkw an der Kreuzung mit der Nordgaustraße.

1956 erfolgte die "Verdieselung" mit zwei vierachsigen Gelenklokomotiven der DB-Baureihe V 29. Für die Beheizung der Personenzüge waren nun 3 Dampfspeicherwagen erforderlich. Von den vier verbliebenen Dampfloks wurde eine gleich ausgemustert, von den übrigen blieb als Reserve noch je eine bis 1959, 1960 und 1961 hinterstellt.

Die Unfälle an der Nordgaustraße hatten eine letzte Amputation der Walhallabahn zur Folge: Am 31. Mai 1959 wurde der "öffentliche Verkehr zwischen Reinhausen und Walhallastraße eingestellt, lediglich zur Bedienung der Gleisanschlüsse Schönfeld, Kaiser, Mitterer und Günther fuhrten erst noch Übergabezüge bis Reinhausen, wo die Lok umsetzen konnte. Nachdem am 14. November 1960 ein Umfahrgleis beim Konsumverein verfügbar war, wurde die Strecke westlich davon abgebaut.

Der "Reisezug"-Fahrplan wies 1959 nur mehr ein Zugpaar täglich auf. Während die parallele Omnibuslinie bis zu 2000 Fahrg"ste täglich beförderte, brachte es das "Walhalla-Bockerl" gerade mal auf ein Dutzend davon. So braucht es nicht verwundern, daß am 1. Oktober 1960 der letzte Personenzug zwischen Walhallastraße und Wörth verkehrte. 1961 verkehrten zwischen Regensburg Hauptbahnhof und Wörth 11 Buspaare, bis Donaustauf bestand gar ein 30-Minuten-Taktfahrplan. Diese Verkehrsdichte war mit dem eingleisigen "Bockerl", dessen ursprünglicher Betreiber LAG im Volksmund auch mit "langsam, aber g'wiß" oder "lauter altes Glump" umgedeutet wurde, nicht möglich gewesen.

Fortan, über die Aufhebung des Stückgut- und Expreßgutverkehrs am 1. April 1966, Bemühungen, die Bahntrasse zur Verbreiterung der Bundesstraße 8 freizubekommen, die Zustimmung des Bundesverkehrsministers zur Gesamtstillegung am 30. Januar 1968 bis zur letzten Fahrt am 31.12.1968 mit immerhin noch sieben aufgebockten Güterwaggonen plus Bremswagen in schneebedeckter Landschaft, war die Walhallabahn eine reine Güterbahn mit Dieselloks wenig, was da vom einstigen Lokalbahn-Flair übriggeblieben war!

In wenigen Jahren verschwand nahezu alles, was noch an diese Zeit erinnerte. Anfang der 1970er Jahre lagen noch ein paar Meterspurgleise zwischen den Holzstapeln auf dem Richtberg-Gelände, und vom einstigen Dreischienengleis waren noch die Löcher in den Schwellen zu sehen. Mittlerweile ist selbst auf der freien Strecke der Bahndamm kaum mehr auszumachen, ist vielfach samt Bankgebäuden dem Straßenausbau gewichen. Mit etwas Glück läßt sich noch der eine oder andere Schüttersten finden. Das unregelmäßige Pflaster in Stadthof's Hauptstraße läßt erahnen, daß hier mal Schienen herausgerissen worden sind. Wo sich einst der Güterbahnhof Drehergasse befand, erinnert heute daran nichts mehr; die Protzenweiherbrücke über die Schleuse des Europakanals und die Frankenstraße haben selbst die Drehergasse nahezu völlig zum Verschwinden gebracht.

Geblichen ist das ehemalige "Walhalla-Bockerl" Nr. 62 der LAG, die spätere 99 253 der DB. Sie befand sich 1960 schon auf dem Transportwaggon zum Schmelzofen, als es dem Eisenbahnfreund Dr. Peter Kristl gelang, sie im Austausch gegen eine andere Maschine von der Verschrottung freizubekommen. Zunächst vor der Bundesbahndirektion Regensburg und später neben der Schleuse des Europakanals in Stadthof aufgestellt, war sie freilich schutzlos dem Nagen von Wind und Wetter ausgeliefert, so als wollte man sie auf diesem Wege zu Schrott werden lassen. Mittlerweile wurde die Maschine optisch wieder komplett restauriert und ist nun zumindest überdacht und teilverglast in einem würdigen Zustand um an ein Stück Regensburger Verkehrsgeschichte zu erinnern.

Erhalten blieb auch eine Kastenlok am Chiemsee, die mit den beiden ehemaligen Ravensburgern der Walhallabahn baugleich ist. Ihr geht's erheblich besser als ihrer Regensburger Schwester, sie wird betriebsfähig erhalten. Erhalten blieb schließlich eine V 29, wengleich die dritte Maschine dieses Typs, die nie auf die Walhallabahn kam. Aber so hat jede Lokomotivgeneration der Walhallabahn wenigstens noch einen typischen Vertreter.

Aufnahmen: G.Turnwald, Sammlung RSWE e.V.