

Besuch in Schrobenhausen 1816 – ein sehr seltener Reisebericht

geschrieben von Benno Bickel | 21. Oktober 2025

Im Mai 1816 reiste der höhere bayerische Beamte Joseph von Obernberg per Kutsche durch das Paartal und kam auch nach Schrobenhausen. Sein Bericht fällt eher zurückhaltend aus. Wesentlich mehr kann der Autor dem reizvollen Paartal und auch den umliegenden Orten abgewinnen. Reisebücher, in denen Schrobenhausen erwähnt wird, sind extrem selten.

Königsmoos – Geschichte einer Donaumoosgemeinde

geschrieben von Max Direktor | 21. Oktober 2025



Blick über die Fluren der Gemeinde Königsmoos von Berg im Gau aus, im Hintergrund die Kirche St. Josef in Untermaxfeld

50 Jahre Königsmoos – im Jahr 1975 schlossen sich die Gemeinden Untermaxfeld, Ludwigsmoos und Klingsmoos zur Einheitsgemeinde „Königsmoos“ zusammen – durch einen fast einstimmigen Beschluss der Gemeindebürger. Königsmoos ist die einzige Gemeinde im Landkreis, die sich im Rahmen der Gebietsreform einen neuen Namen gegeben hat und damit auch ein „neueres Jubiläum“ feiern konnte. Wir bringen hier die leicht überarbeitete Fassung einer vierteiligen Serie, die in der regionalen Presse erschienen ist.

Donaumoos – Trockenlegung und Besiedlung

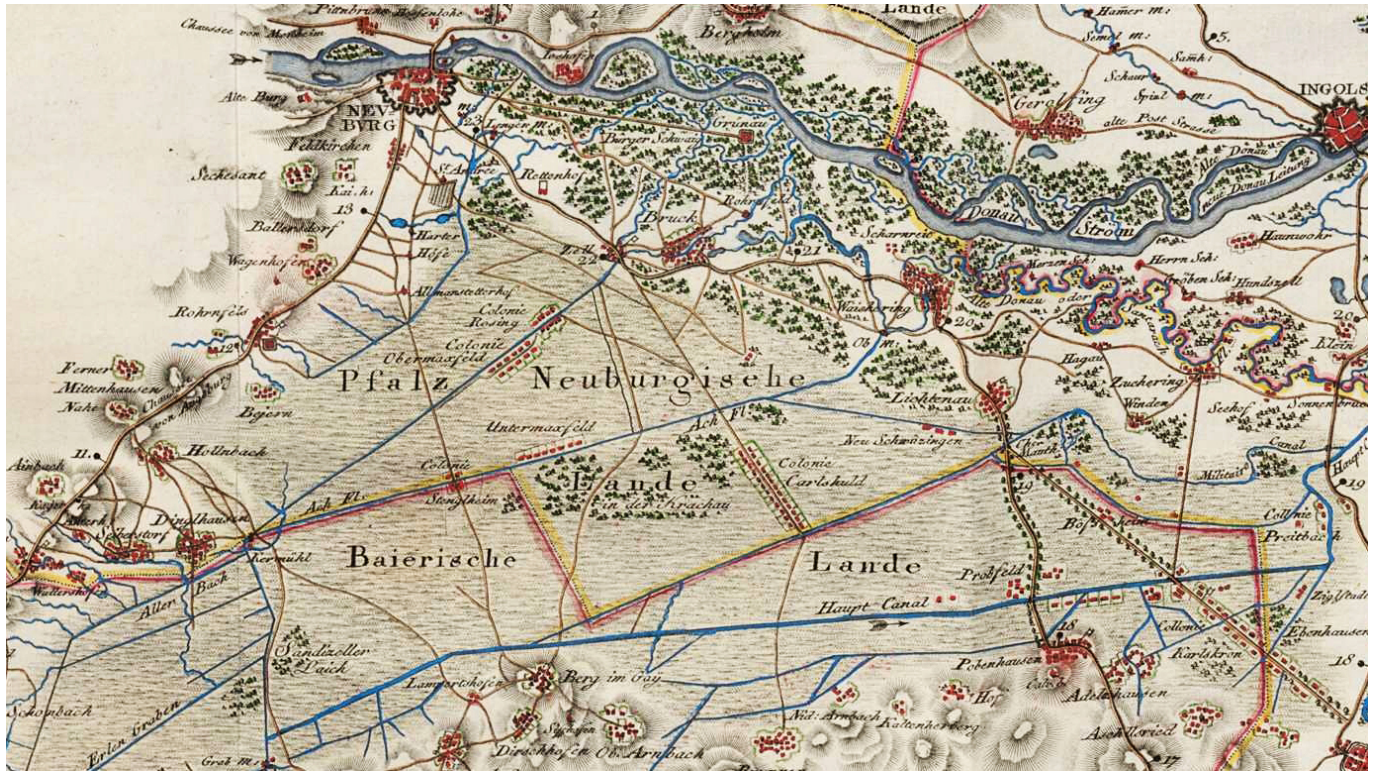
Das Donaumoos (zur Unterscheidung vom Schwäbischen Donaumoos auch „Altbayerisches Donaumoos“ genannt) ist in vielerlei Hinsicht ein besonderer Landstrich. In alten Quellen wird es oft auch als „Schrobenhausener Moos“ bezeichnet, weil es vom Schrobenhausener Donaumooslehengericht verwaltet wurde. Bis zur Trockenlegung Ende des 18. Jahrhunderts war es ein weitgehend unzugänglicher Sumpf, es diente als Jagdrevier, Randbereiche des Moores wurden von den Bauern der umliegenden Dörfer als Viehweiden und zur Gewinnung von oft minderwertigem Heu genutzt.

Schon steinzeitlich besiedelt

Bevor die Versumpfung begann – wir gehen rund 10.000 Jahre zurück – finden wir auf unserem Gebiet altsteinzeitliche Jagdstationen, wohl auch einfache Hütten. Tausende von Steinwerkzeugen fand man auch im westlichen Moos, auf dem Gebiet der Gemeinde Königsmoos. Die Funde stammen zumeist von einzelnen Sanddünen, die heute die Umgebung meist nur unmerklich überragen. Später – als die Vernässung zunahm und in der Jungsteinzeit die Sesshaftmachung begann – wurde das Donaumoos als Siedlungsgebiet aufgegeben, aber auch weiterhin zur Jagd und zum Fischfang genutzt.

Trockenlegung und Kultivierung

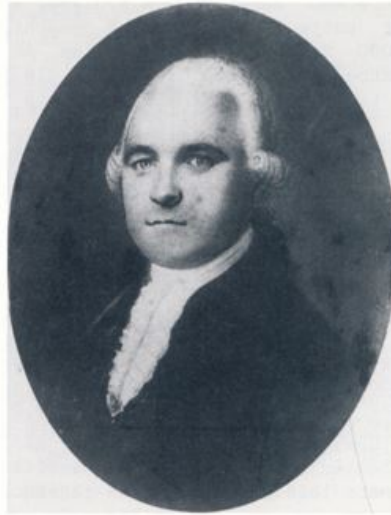
Die neuere Kultivierung und Besiedlung des Donaumooses beginnt Ende des 18. Jahrhunderts und gilt als größte Neulandgewinnung in Bayern seit dem Mittelalter. Das Haupthindernis wurde erst mit dem Regierungsantritt des Kurfürsten Karl Theodor aus dem Weg geschafft, denn dieses Moorgebiet gehörte seit Beginn des 16. Jahrhunderts zu zwei verschiedenen Fürstentümern: zu den Herzogtümern bzw. Kurfürstentümern Pfalz-Neuburg und Bayern.



„Karte des trocken gelegten Donauer Moooses“ von Adrian von Riedl (Ausschnitt, 1804). Wir sehen hier Gebäude in Obermaxfeld, Rosing, Untermassfeld und Stengelheim sowie die alte Grenze zwischen Pfalz-Neuburg und den „Baierischen Landen“, dem Kurfürstentum Bayern, die in dieser Form rund 300 Jahre bestand. (Bayerische Staatsbibliothek – gemeinfrei)

Nachdem Karl Theodor im Jahr 1777 die beiden wittelsbachischen Länder unter seiner Regentschaft vereinigt hatte – die Münchener Linie war männlicherseits ausgestorben – gab er bereits ein Jahr später den Auftrag, das Donaumoos zu vermessen sowie Vorschläge zu seiner Kultivierung vorzulegen. Die Entwässerung begann.

Die Besiedlung des Donaumooses begann im östlichen Teil im Jahr 1791 mit der Gründung von Karlskron und im mittleren Teil im Jahr 1795 mit der Gründung von Karlshuld. Im gleichen Jahr beginnt auch die Besiedlung des Gebiets der heutigen Gemeinde Königsmoos. Im Jahr 1795 lässt sich der Geometer Adrian von Riedl ein Gut bauen, für das er den Namen „Stengelshayn“ wählt, zu Ehren des Leiters der Donaumoos-Kulturkommission, Stephan Christian Freiherr von Stengel. Für seine Ansiedlung erhielt er auch Hofmarksgerechtigkeit. Im Jahr 1796 ließen sich einige Siedler in Rosing nieder.



Drei wichtige Persönlichkeiten für die Gemeinde:

*Kurfürst **Karl Theodor** (1724-1799) – mit ihm hat die Kultivierung des Donaumooses begonnen. In Berg im Gau befindet sich ein Denkmal: von dieser Stelle aus hat der Kurfürst 1794 in Augenschein genommen, wie es um die Kultivierung des Donaumooses stand.*

***Johann Peter Kling** (1749-1808) – nach ihm wurde Klingsmoos benannt, um seine Verdienste zu würdigen*

***Max I. Joseph** (1756-1825), Kurfürst und ab 1806 König von Bayern – Namensgeber für Ober- und Untermaxfeld*

Bilder: gemeinfrei

Erste Protestanten im alten Bayern

Größere Ansiedlungen entstehen erst, als sich 1802 Ansiedler in Untermaxfeld und Obermaxfeld niederlassen. Bis zu diesem Zeitpunkt waren fast ausschließlich katholische Siedler im Donaumoos aufgenommen worden. Es war dem Kurfürsten und späteren König Max I. Joseph vorbehalten, in seinem altbayerischen Herrschaftsgebiet auch evangelischen Christen das Recht zur freien Niederlassung zu gewähren. Die Hochzeit des katholischen Kurfürsten mit der lutherischen Prinzessin Karoline von Baden im Jahr 1797 wird dabei sicher eine wichtige Rolle gespielt haben.

So ließen sich nun evangelisch-lutherische und evangelisch-reformierte Siedler aus der Pfalz im Donaumoos nieder und gründeten zusammen mit Katholiken die Kolonien Untermaxfeld und Obermaxfeld, benannt nach dem Kurfürsten, der ihnen die Ansiedlung ermöglicht hatte. In einem Verzeichnis von 1804 finden wir auf dem heutigen

Gemeindegebiet von Königsmoos die Orte Untermaxfeld mit 31 Häusern und Obermaxfeld mit 23 Häusern.

Die Entstehung der drei Altgemeinden

Bei der Bildung der modernen politischen Gemeinden in Bayern im Jahr 1818 finden wir auf dem Gebiet der heutigen Gemeinde zunächst nur die Gemeinde Untermaxfeld. Sie war weitläufig über das Donaumoos verteilt und umfasste die Dörfer Untermaxfeld und Obermaxfeld, die damals noch als Weiler bezeichneten Orte Grasheim, Hadersheim, Rosing, Zitzelsheim sowie die Einöden Brandheim, Grabmühl, Kehrheim und Kochheim. Eine Besonderheit bildete der östlich von Karlshuld gelegene Ort Neuschwettingen. Da sich auch hier evangelische Siedler aus der Pfalz niedergelassen hatten, wurde der Ort als Exklave der Gemeinde Untermaxfeld einverleibt.

Nach Rückschlägen und Stillstand des Kulturwerks kommt es in den Zwanzigerjahren des 19. Jahrhunderts zu einer zweiten Siedlungsepoche. Im südwestlichen Teil des Gemeindegebiets entstehen die Kolonien Ludwigsfeld und Theresienfeld – nach König Ludwig I. und dessen Frau Therese benannt. Beide Ansiedlungen mussten auf Anordnung König Ludwigs I. umbenannt werden, die erste in Ludwigsmoos, um die Zugehörigkeit zum Donaumoos auszudrücken, die zweite in Klingsmoos, um die Verdienste Johann Peter von Klings für die Besiedlung des Donaumooses zu würdigen. Kling gilt einer der Pioniere der Donaumooskultivierung. Aus der Pfalz stammend, erwarb er 1796 in Probfeld – heute Gemeindegebiet Karlskron – landwirtschaftliche Flächen und machte dort vielfältige Kulturversuche, deren Ergebnisse er auch im Druck veröffentlichte. Im Jahr 1831 wurde Ludwigsmoos, im Jahr 1845 Klingsmoos zu einer selbstständigen Gemeinde erhoben.

Lutheraner, Reformierte, Katholiken

Fünf Kirchen, davon zwei protestantische – und das bei 5.000 Einwohnern. Das klingt rekordverdächtig. Dabei waren solche Bauvorhaben im Donaumoos schwierig – der Untergrund besteht aus Torf und bot keine ausreichende Fundamentierung. So entstanden oft schon nach kurzer Zeit Schäden, bis in die Gegenwart mussten Kirchen aufwändig saniert oder neu gebaut werden.

Kleine Siedlungen konnten sich zunächst keine Kirchen leisten. So ist überliefert, dass zu Beginn des 19. Jahrhunderts Gottesdienste auch in Scheunen oder Wohnungen

abgehalten wurden. Das Bedürfnis nach Kirchenbauten nahm mit der zunehmenden Besiedlung zu. Die fünf Kirchen im Gemeindegebiet wurden im Laufe eines Jahrhunderts erbaut: die evangelisch-lutherischen Kirchen in Untermaxfeld im Jahr 1828, in Ludwigsmoos im Jahr 1868. Die katholischen Kirchen entstanden in Ludwigsmoos im Jahr 1835, in Untermaxfeld im Jahr 1866 und in Klingsmoos im Jahr 1922. Die finanziellen Mittel stammten zum größten Teil von den Gläubigen, die mit Hand- und Spanndiensten außerdem selbst umfangreiche Arbeitsleistungen beitrugen, sowie von Sammlungen und nicht zuletzt – auch wegen der großen Not der Donaumoosgemeinden – durch Zuschüsse des Königs bzw. des Staats.

Lutheraner und Reformierte

Zunächst wurden fast ausschließlich katholische Siedler im Donaumoos aufgenommen. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts gewährte Kurfürst Max Joseph, der spätere König, auch nichtkatholischen Gläubigen die Ansässigmachung im Donaumoos – immerhin war er selbst mit einer lutherischen Prinzessin verheiratet. Die protestantischen Siedler ließen sich zunächst vor allem in Untermaxfeld nieder, sie kamen vor allem aus der Pfalz und aus der Gegend von Heidelberg. Eine protestantische Pfarrgemeinde wurde 1804 gegründet – sie sieht sich selbst als die älteste in Altbayern – daneben darf natürlich auch die Partnergemeinde Großkarolinenfeld nicht unerwähnt bleiben. Dort wurde 1822 die älteste protestantische Kirche Altbayerns errichtet, wenige Jahre danach im Jahr 1828 folgte die Kirche in Untermaxfeld. Hier war 1812 ein Betsaal im neu erbauten Pfarrhaus eingerichtet worden. Sie ist damit auch die älteste Kirche im Donaumoos überhaupt.

Zur Pfarrei Untermaxfeld gehörten zunächst alle evangelischen Gläubigen im Donaumoos, aber auch alle anderen Protestanten aus den Landgerichten Neuburg, Schrobenhausen, Aichach und Rain waren zunächst nach Untermaxfeld eingepfarrt.

In der Frühphase der Besiedlung Untermaxfelds ließen sich hier auch viele Siedler reformierten Glaubens aus der Pfalz nieder, erst später waren die mit lutherischem Glauben in der Mehrheit. Die neu erbaute Kirche wurde zunächst von beiden Konfessionen genutzt, der evangelisch-lutherische Pfarrer war verpflichtet, auf die Glaubensgrundsätze der reformierten Christen Rücksicht zu nehmen. Das ging nicht immer ohne Konflikte ab. Das änderte sich, als im Jahr 1848 in Marienheim bei Neuburg eine reformierte Pfarrei gegründet wurde und im Jahr 1857 dort die neu erbaute Kirche eingeweiht werden konnte. Von nun an waren auch alle Reformierten aus dem Donaumoos dorthin eingepfarrt.

Die Lutheraner in den neu gegründeten Gemeinden Ludwigsmoos und Klingsmoos waren zunächst in die protestantische Gemeinde Untermaxfeld eingepfarrt. Aufgrund der Zunahme der Bevölkerung entstand das Bedürfnis nach Eigenständigkeit. So wurde im

Jahr 1867 ein eigenes Vikariat eingerichtet, im Jahr 1868 wurde die evangelisch-lutherische Kirche in Ludwigsmoos fertiggestellt. Großer Aufwand wurde für die Fundamentierung der Kirche betrieben: Sie wurde auf 196 Baumstämmen und einer über zwei Meter tiefen Grundmauer errichtet.

Drei katholische Kirchen

Schwieriger gestalteten sich die Kirchenbauten der Katholiken im heutigen Gemeindegebiet. Sie waren zunächst nach Karlshuld eingepfarrt. Die älteste katholische Kirche St. Maximilian wurde im Jahr 1835 in Ludwigsmoos errichtet. Doch die Kirche war schon drei Jahren baufällig, so dass sie wieder abgerissen werden musste. Der zweite Bau wurde auf 180 Pfählen gegründet und 1841 vollendet und eingeweiht. Um 1900 erwies sich die Kirche als zu klein, so dass sie – bis auf das Presbyterium – neu erbaut und im Jahr 1912 neu eingeweiht wurde.

Schon seit Beginn der 1830er Jahre haben sich Bewohner der Gemeinde Untermaxfeld für den Bau einer katholischen Kirche stark gemacht. Verschiedene Standorte wurden diskutiert. Doch erst im Jahr 1861 wurde mit dem Kirchenbau begonnen, 1866 wurde die katholische Kirche St. Josef eingeweiht. Im Jahr 1979 wurden schwere Schäden an der Fundamentierung festgestellt. Zunächst wollte man den alten Bau von Grund auf renovieren, doch schließlich fiel der Beschluss für einen Neubau. Die neuerbaute Kirche, in die ein Teil der alten Ausstattung integriert wurde, wurde im Jahr 1988 eingeweiht.



Unt.-Massfeld Schw.

Kath. Pfarrkirche

Untermassfeld – katholische Kirche St. Josef (um 1930)

Die Katholiken der Gemeinde Klingsmoos gehörten zunächst zur Pfarrei Ludwigsmoos. Die Bevölkerungszahl der Donaumoosgemeinden stieg im 19. Jahrhundert durch die Besiedlung ständig an, so dass auch in Klingsmoos das Bedürfnis nach einer eigenen Kirche entstand. Im Jahr 1896 wurde ein Kirchenbauverein gegründet. Der Bau konnte

erst im Jahr 1922 fertiggestellt werden, aufgrund der zunächst noch fehlenden Innenausstattung konnte die Kirche St. Josef jedoch erst 1931 eingeweiht werden. Im Jahr 1961 wurde der als Dachreiter gestaltete kleine Turm durch einen Turmneubau ersetzt. Im Jahr 1971 wurden so massive Schäden am Kirchenschiff festgestellt, dass schließlich ein Neubau in Betracht gezogen wurde. Er wurde im Jahr 1980 eingeweiht, nur der Turm wurde von der Vorgängerkirche übernommen.

Kirchen in Königsmoos



Katholische Kirche St. Maximilian in Ludwigsmoos



Katholische Kirche St., Josef in Untermaxfeld



Evangelische Kirche in Untermaxfeld



Evangelische Kirche in Ludwigsmoos



Katholische Kirche St. Josef Klingsmoos

www.paardon.de plant, attraktive aktuelle Bilder von der Gemeinde zur freien Nutzung unter unserer Rubrik „Fotopedia“ einzustellen, vielleicht Ende Oktober. Aktuelle Infos dann auch hier.

Viele Besonderheiten: Torf, Kalkbrennerei, Schifffahrt

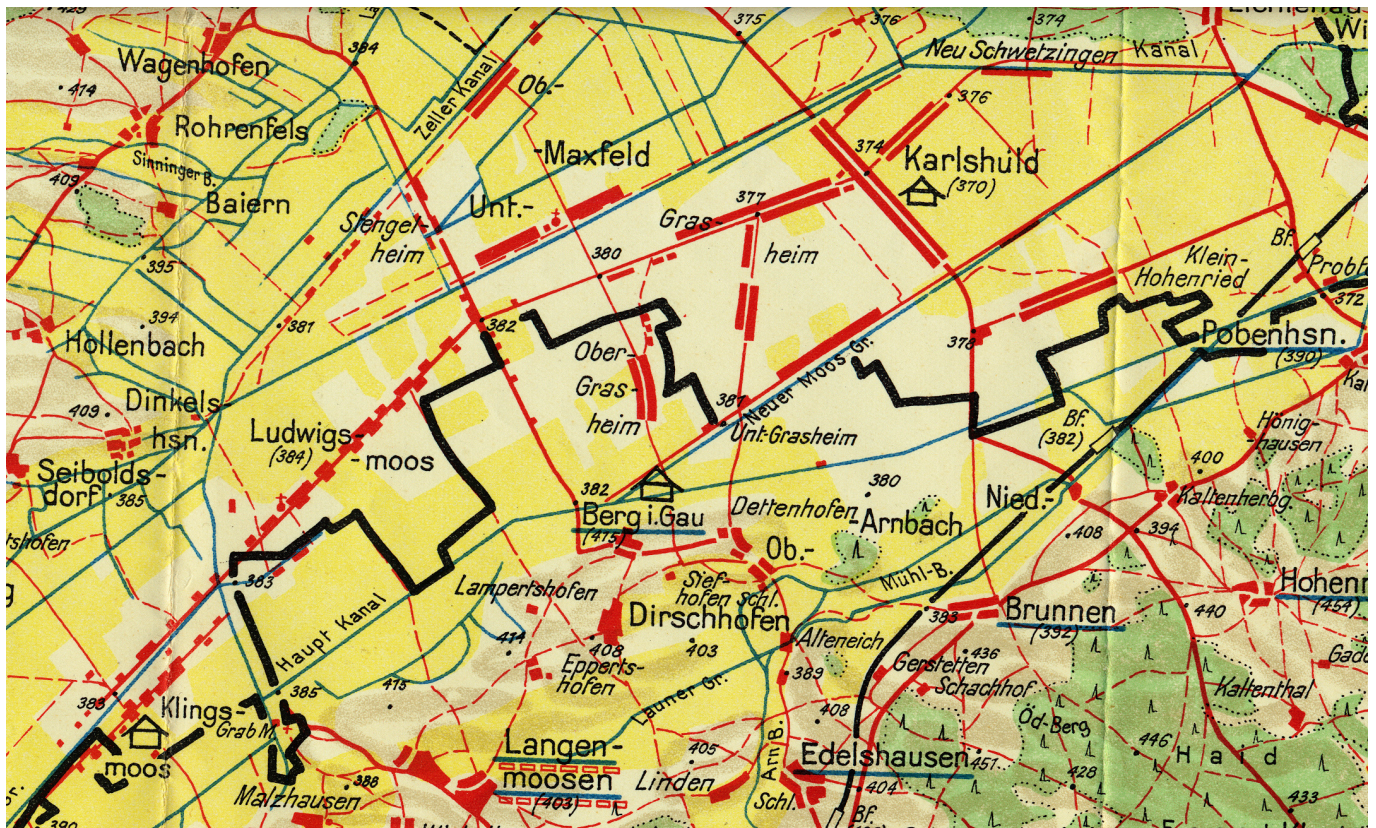
Die Entwicklung der Gemeinde weist viele Besonderheiten auf. Da die Besiedlung ja erst im Gange war, konnte sich die Bevölkerungszahl von 1840 bis 1900 verdoppeln, während andere Gemeinden stagnierten. Besondere Erwerbszweige neben der Landwirtschaft waren die Torfstecherei, aber auch die Kalkbrennerei. Immer wieder problematisch: die Teilung des Gebiets zwischen den Landgerichten, später Landkreisen Neuburg und Schrobenhausen.

Geteilt zwischen Neuburg und Schrobenhausen

Seit dem 16. Jahrhundert war die Grenze zwischen dem Landgericht Schrobenhausen und damit dem Kurfürstentum Bayern und dem Landgericht Neuburg und damit dem Herzogtum Pfalz-Neuburg durch das heutige Gemeindegebiet verlaufen. Im Zuge der neuen Landgerichtsorganisation kamen im Jahr 1808 das gesamte Gebiet des Donaumooses und damit auch alle Ortsteile der im Entstehen begriffenen Gemeinden des heutigen Königsmoos zum Landgericht Neuburg. Damit gehörten alle Orte zunächst zum Oberdonaukreis, dem Vorläufer des Regierungsbezirks Schwaben, und seit 1838 zum Kreis Schwaben und Neuburg.

Die Zuweisung des ganzen Donaumooses zum Landgericht Neuburg führte dazu, dass Moosflächen der in den umliegenden Gerichtsbezirken liegenden Gemeinden im Neuburger Gerichtsbezirk lagen. Dem Wunsch dieser Gemeinden entsprechend wurden in den Jahren 1855 bis 1860 einige südliche und westliche Teile den umliegenden Gemeinden zugeteilt: so kamen zum Beispiel Obergrasheim und der südliche Teil von Stengelheim zu Berg im Gau, der südliche Teil von Ludwigsmoos zu Langenmosen, der südliche Teil von Klingsmoos zu Sandizell, alle damit zum Landgericht Schrobenhausen und zum Kreis bzw. Regierungsbezirk Oberbayern.

Als im Jahr 1862 Justiz und Verwaltung in Bayern getrennt wurden, lagen so Teile der heutigen Gemeinde im Gebiet des Bezirksamts Schrobenhausen, der nördliche und größere Teil im Bezirksamt Neuburg. Im Jahr 1939 wurden die Bezirksamter in Landkreise umbenannt.



Alte Grenzen zwischen den Landkreisen Neuburg und Schrobenhausen (um 1935)

Schifffahrt auf der Ach

Die Ach ist ein kleines Flüsschen, das bei Mandlach südwestlich von Pöttmes entspringt und die Gemeinde Königsmoos durchfließt. Im heutigen Bereich der Achhäuser betrieb sie die Kehrmühle, auf die sich auch der Straßename „Kehrhofstraße“ bezieht. Sie wird ab der Ingolstädter Stadtgrenze Sandrach genannt und mündet nördlich von Manching in die Paar. Da die Straßenverhältnisse im Donaumoos schlecht waren, war der Transport schwerer Lasten ein mühsames Unterfangen. So entstanden bereits um 1830 Pläne, die Ach im Donaumoos schiffbar zu machen. Auf Vorschlag von Generalstraßenbaudirektor Pechmann wurden zu Versuchszwecken drei leichte Kähne zusammengenaht, aneinandergelagert, mit 250 Zentnern Kies beladen und von zwei Pferden über die Ach bis an die Grabmühle gezogen. Dieser erfolgreiche Versuch führte zum Vorschlag, weitere Kanäle schiffbar zu machen: zum Beispiel den Zeller Kanal, verschiedene Erdweggräben bei Berg im Gau, Brunnen und den Schornreuter Kanal. Sehr interessante Themen, die noch nicht abschließend erforscht sind.

Torfstich und Kalkbrennerei

Man versuchte, die in der frühen Besiedlung des Donaumooses gemachten Fehler zu vermeiden, machte den Siedlern zur Auflage, deutlich größere Gründe zu erwerben, bei der Auswahl der Siedler legte man strengere Maßstäbe an. Die erworbenen Gründe sollten frei von grundherrlichen Abgaben sowie von Zehentlasten sein, außerdem für zehn Jahre steuerfrei. So konnten schlimme Auswirkungen wie in anderen Donaumoosgemeinden wie unvorstellbare Armut und damit zusammenhängende Kriminalität vermieden werden. Trotzdem versuchten die meisten Siedler, sich mit Nebenerwerb zusätzliche Einkünfte zu verschaffen. Der Torfstich war auch hier weit verbreitet. Er diente der Eigenversorgung, anderes Heizmaterial war extrem rar, Torf wurde aber auch in die umliegenden Städte Neuburg und Schrobenhausen, bis Ingolstadt, Augsburg oder Dachau verkauft. Die erste Dampfmaschine der Papierfabrik Leinfelder in Schrobenhausen wurde mit Torf betrieben.



Torfrixe in Obergrasheim (um 1940, aus dem Familienalbum des Autors)

Die Korbmacherei war hier – im Vergleich zu den Gemeinden Karlskron und Karlshuld – weniger verbreitet. Als Sondergewerbe entwickelte sich im Gemeindegebiet seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Kalkbrennerei. So sind um 1900 in Klingsmoos 25, in Ludwigsmoos 12 Kalköfen in Betrieb. Sie bezogen ihren Rohstoff aus den kalksteinreichen Ausläufern des Fränkischen Jura südlich der Donau und verkauften

ihre Ware im engeren und weiteren Umkreis.

Die Gemeinden um 1900

Im Jahr 1900 zählt die Gemeinde Untermaxfeld 198 Wohngebäude und 1.059 Einwohner, davon 406 Katholiken und 580 Protestanten. Untermaxfeld ist zu dieser Zeit die einzige auf heutigem Landkreisgebiet gelegene Gemeinde mit protestantischer Bevölkerungsmehrheit. Zur Gemeinde Untermaxfeld gehören damals das Pfarrdorf Untermaxfeld mit 340 Einwohnern, die Dörfer Stengelheim mit 188, Obermaxfeld mit 209 sowie Neuschwetzungen mit 228 Einwohnern sowie die Weiler Rosing mit 58, Kochheim mit 24 und Zitzelsheim mit 12 Einwohnern. Die Gemeinde Ludwigsmoos besteht aus 83 Wohngebäuden mit 472 Einwohnern, davon 319 Katholiken, 149 Protestanten. Die Gemeinde umfasst das Pfarrdorf Ludwigsmoos mit 457 sowie die Einöde Grabmühle mit 15 Einwohnern. Die Gemeinde Klingsmoos besteht nur aus dem Pfarrdorf Klingsmoos, hat 77 Wohngebäude und 432 Einwohner vorzuweisen, davon 352 Katholiken und 65 Protestanten.



Ludwigsmoos mit Kirche St. Maximilian, Birken und Entwässerungsgraben (um 1930)

Umbrüche im 20. Jahrhundert

Die Entwicklung der Gemeinden im 20. Jahrhundert spiegelt die allgemeine deutsche Geschichte: Erster Weltkrieg mit vielen Kriegstoten, am Ende des Krieges die Novemberrevolution 1918, die zur Weimarer Demokratie führt. Die demokratische Entwicklung erreicht auch die Gemeinden: zum ersten Mal dürfen alle wählen, auch unabhängig von einer Steuerzahlung, zum ersten Mal sind auch Frauen wahlberechtigt. Die galoppierende Inflation 1923 und die Weltwirtschaftskrise 1929 hinterlassen auch in den Donaumoosgemeinden tiefe Spuren. Mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten 1933 sitzen nur noch Parteimitglieder oder doch parteihörige Bürger im Gemeinderat. Der Zweite Weltkrieg fordert viele Opfer, doch es gibt keine Zerstörungen wie in den Großstädten.

Nach dem Kriegsende gibt es wieder freie Wahlen. Ab 1946 gab es auch in Königsmoos Bevölkerungszuwachs durch Flüchtlinge und Heimatvertriebene, allerdings weniger stark ausgeprägt als in umliegenden Städten. Da die Erwerbsmöglichkeiten im Donaumoos begrenzt waren, zogen die meisten Flüchtlinge wieder weg.

Gebietsreform – drei Gemeinden schließen sich zusammen

Spätestens seit Mitte der 1960er Jahren wirft die Gebietsreform ihre Schatten voraus. Zum einen soll die Zahl der Landkreise in Bayern reduziert werden. Im Jahr 1972 werden die Landkreise Neuburg und Schrobenhausen zusammengelegt und damit alle Gebiete des Donaumooses in einem Landkreis vereinigt. Mit dem Landkreis Neuburg kommen auch die drei Königsmooser Gemeinden von Schwaben zu Oberbayern.

Drängend war auch die Bildung größerer Gemeinden, um eine leistungsfähigere Verwaltung zu gewährleisten. Heute kaum mehr vorstellbar: Malzhausen als kleinste Gemeinde im Landkreis Schrobenhausen hatte im Jahr 1967 nur 142 Einwohner, Unterpeiching im Landkreis Neuburg gar nur 92.

Die Gemeindegebietsreform in den 1970er Jahren brachte grundlegende Veränderungen auch für die drei westlichen Donaumoosgemeinden. Schon im Jahre 1970 war nach langen Diskussionen der Untermalfelder Ortsteil Neuschwettingen in die Gemeinde Karlshuld eingemeindet worden. Die Diskussion um eine Gemeindeneubildung zog sich hin. Auch über den Namen der neuen Gemeinde herrschte zunächst keine Einigkeit. Der Vorschlag, die neu zu bildende Gemeinde „Königsmoos“ zu nennen, kam von Dr. Josef Heider

(1904-1982).

„Königsmoos“ sollte die neue Gemeinde heißen, weil das Moos ursprünglich Königsgut gewesen und außerdem die Gründung der Gemeinden dem Kurfürsten und späteren König Max I. Joseph und König Ludwig I. zu verdanken gewesen sei. Heider leitete beinahe ein Vierteljahrhundert das Staatsarchiv Neuburg, das für den Regierungsbezirk Schwaben zuständig war und das im Jahr 1989 nach Augsburg verlegt wurde. Eine ebenso lange Zeit war er Vorstand des Historischen Vereins Neuburg, außerdem Kreisheimatpfleger. Er hatte ein umfassendes Wissen über die Geschichte des Landkreises Neuburg und seiner Gemeinden, seine zahlreichen Veröffentlichungen reichen aber weit in den schwäbischen Raum hinein.

Das Bürgervotum im Jahr 1975 brachte ein fast einstimmiges Ergebnis für den Zusammenschluss der Gemeinden Untermaxfeld, Ludwigsmoos und Klingsmoos, bezüglich des Ortsnamens „Königsmoos“ gab es nur wenige Gegenstimmen.

Im Rahmen einer Arrondierung des Gemeindegebiets erhielt die neue Gemeinde in den folgenden Jahren auch die im Donaumoos gelegenen besiedelten Orte und Weiler der umliegenden Gemeinden zugeteilt, so von den Gemeinden Langenmosen, Wagenhofen, Walda, Hollenbach, Dinkelshausen und Oberhausen, Rohrenfels, Berg im Gau und vom Markt Pöttmes.

Königsmoos erhält ein Wappen

Im Jahr 1980 nimmt Königsmoos ein Wappen an. Die bayerische Königskrone symbolisiert die engen historischen Beziehungen der Gemeindeteile zum bayerischen Königshaus. Unter- und Obermaxfeld haben sich nach dem Kurfürsten und späteren König Maximilian I. Joseph benannt, Ludwigsmoos nach König Ludwig I. Der Balken und die Leiste versinnbildlichen die Straßen und Kanäle, die das Donaumoos als Siedlungsgebiet erschlossen, die Feldfarbe Schwarz symbolisiert die dunkle Erde, die dunklen Moosgründe, auf denen die neuen Siedlungen entstanden sind.



Wappen der Gemeinde Königsmoos

Gemeinde Königsmoos heute

Die Gemeinde konnte auch im 20. Jahrhundert ihre Einwohnerzahl stetig steigern. Die Bevölkerungszunahme nach dem Zweiten Weltkrieg durch Flüchtlinge und Heimatvertriebene fiel hier weniger stark aus als in anderen Gemeinden. Seit der Gebietsreform stieg die Einwohnerzahl der Gemeinde stark an, nämlich um rund 60 Prozent. Günstiger Baugrund, die Ausweisung von Baugebieten und eine zentrale Lage im Landkreis zwischen den beiden Städten Neuburg und Schrobenhausen spielen für die Wohnortwahl eine große Rolle. Viele neue Gewerbebetriebe haben sich angesiedelt, doch finden die meisten Arbeit in Neuburg, Schrobenhausen oder Ingolstadt.

Gemeindeteile

Achhäuser, Klingsmoos, Ludwigsmoos, Obergrasheim, Obermaxfeld, Rosing und Zitzelsheim, Stengelheim, Untermaxfeld

Partnerschaften mit gemeinsamen Wurzeln

Die Gemeinde Königsmoos hat zwei Gemeindepartnerschaften geschlossen, die mit der Geschichte der Gemeinde eng zusammenhängen. Seit 2001 besteht eine Partnerschaft mit Großkarolinenfeld bei Rosenheim. Untermaxfeld und Großkarolinenfeld wurden zur gleichen Zeit besiedelt, die Siedler stammten aus der Pfalz und aus der Gegend von Heidelberg. Die beiden evangelisch-lutherischen Pfarreien sind die ältesten in Altbayern, die Ortsnamen stammen vom bayerischen Kurfürsten- bzw. Königspaar: Unter- und Obermaxfeld von Max I. Joseph, Großkarolinenfeld von dessen Ehefrau Karoline. Seit 2002 bestand ein reger Kontakt mit Hergenfeld (Rheinland-Pfalz), dem Geburtsort Johann Peter von Klings, der sich um die Besiedlung des Donaumooses verdient gemacht hatte und dem der Gemeindeteil Klingsmoos seinen Namen verdankt. Im Oktober 2010 wurde eine Partnerschaft zwischen den Gemeinden Hergenfeld und Königsmoos offiziell besiegelt.

Bevölkerungsentwicklung

(nach heutigem Gebietsstand)

Jahr	Einwohner
1840	1.109
1900	2.338
1939	2.871
1950	3.394
1961	2.842
1970	3.195
1987	3.226
2000	3.949
2024	5.090

Der Donaumoospegel und die Moorsackung

In Ludwigsmoos (Ludwigstraße 88) befindet sich der so genannte Donaumoospegel, ein Eichenpfahl, inzwischen auf einem Stahlfundament, der die Moorsackung seit 1836 anzeigen soll. Rund 3 Meter hat das Donaumoos in dieser Zeit an Höhe verloren. Ein Teil davon ist auf den Torfstich zurückzuführen, ein anderer Teil durch die natürliche „Zersetzung“ des rein organischen Boden. Derzeit beträgt die Sackung 1 bis 2 cm im Jahr. Lösungen werden diskutiert, der Donaumoos-Zweckverband leistet hier wertvolle Arbeit. Neben teilweiser Wiedervernässung sind vor allem andere landwirtschaftliche Bewirtschaftungen im Gespräch. Das Thema ist sehr komplex, die Landkreispresse berichtet immer wieder von den Diskussionen. Viele wichtige Informationen dazu gibt es unter der Webadresse www.donaumoos-zweckverband.de.



Donaumoospegel in Ludwigsmoos

Literatur und Quellen

Johann Kober / Auguste Schmid: Gemeinde Königsmoos. Jubiläumsfestschrift, Königsmoos 1995 (Gemeinde Königsmoos)

Kirchen im Donaumoos, Karlshuld 1987 (Reihe 's Moos, Kulturhistorischer Verein Donaumoos)

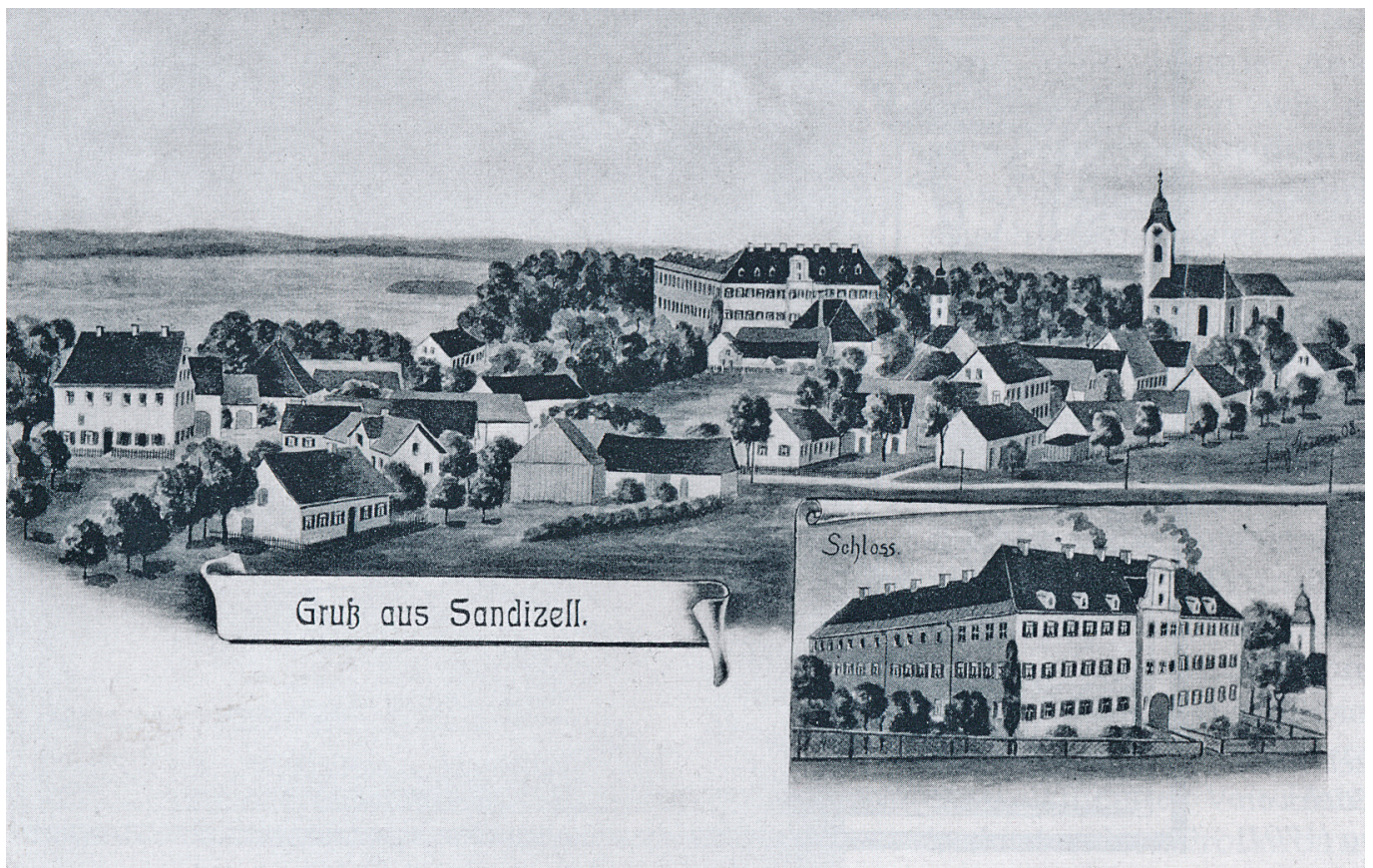
Eigene Recherchen in kommunalen und staatlichen Archiven (vor allem Staatsarchiv Augsburg)

Eigene Recherchen in digitalisierten Druckwerken (z. B. über Google Books, Bavarikon, HathiTrust)

Fotos (soweit nicht anders vermerkt): Max Direktor

Sandizell – eine kleine Ortsgeschichte

geschrieben von Max Direktor | 21. Oktober 2025



Sandizell – eine kleine Ortsgeschichte

Sandizell – wegen des Schlosses und vieler Events weit und breit bekannt – kann auf

eine sehr lange Geschichte zurückblicken.

Unsere Homepage hat Beiträge zu Mühlried und Hörzhausen veröffentlicht, die auf außerordentlich großes Interesse gestoßen sind.

Deswegen haben wir uns entschlossen, auch die Sandizeller Geschichte hier zu präsentieren. In der Vorplanung der 125-Jahr-Feier der Freiwilligen Feuerwehr hatte ich zugesagt, ausführliche Artikel zur Ortsgeschichte und zur Feuerwehrgeschichte für die Festschrift beizutragen – ehrenamtlich, ohne Honorar, einfach weil mich Ortsgeschichte in unserem Landkreis interessiert.

Herausgekommen sind zwei größere Beiträge, einer zur Ortsgeschichte von Sandizell, einer zur Feuerwehrgeschichte.

Der Beitrag zur Ortsgeschichte „Sandizell im Wandel der Zeit“ geht weit über den Umfang herkömmlicher Ortschroniken in Vereinsfestschriften hinaus, es wurden seinerzeit umfangreiche Recherchen angestellt, er ist – von einigen kleinen möglichen Nachträgen abgesehen – auch heute noch aktuell.

Ich besitze das Urheberrecht für diesen Beitrag und gebe ihn zur Nutzung frei, in der gleichen Weise, wie wir andere Texte freigeben, also zur privaten, nicht zur kommerziellen Nutzung.

Der Beitrag zur Feuerwehrgeschichte wird folgen.

Wir bringen den Text als PDF [hier](#).

Der Download über PC oder Tablet bringt manchmal Fehlermeldung, wir versuchen die Ursache zu finden. Download per Smartphone offensichtlich kein Problem.

Vorträge bei den Heimatforschern im Herbst

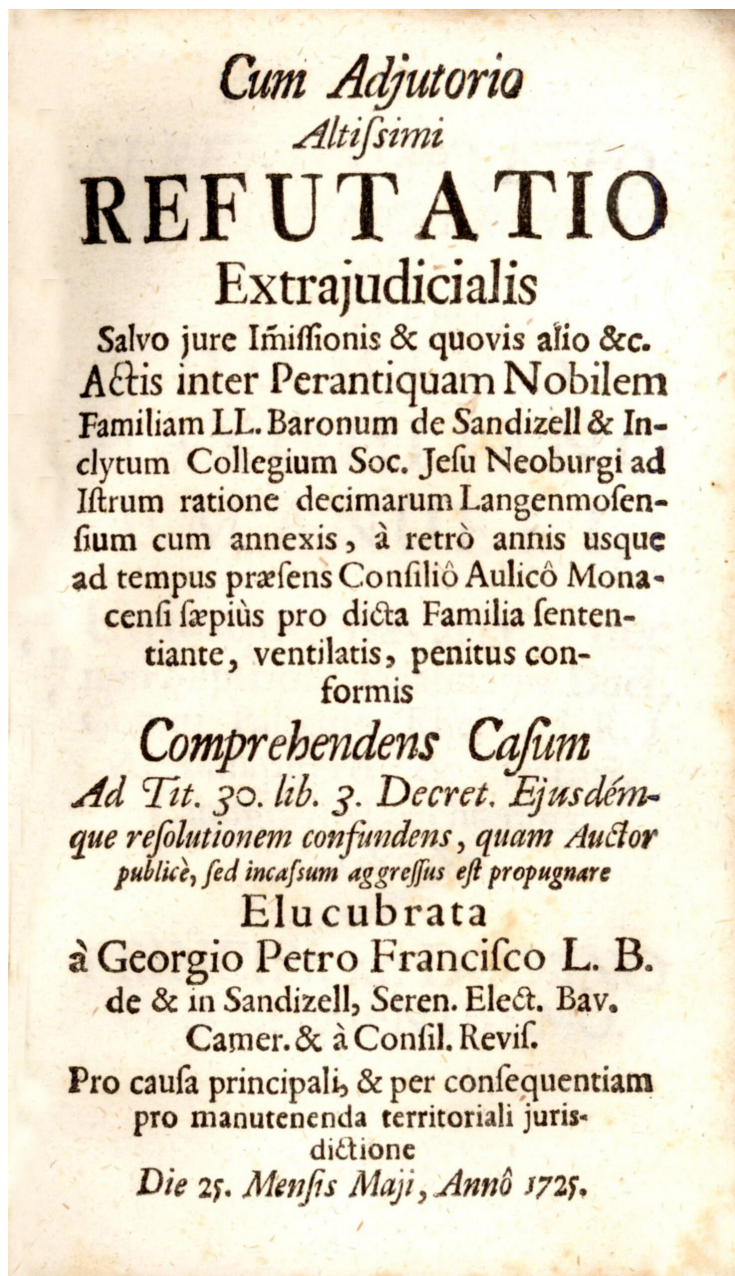
Wilhelm Liebhart und Andreas Nerlich werden ihre Forschungsergebnisse zur Geschichte des Hauses Sandizell im Rahmen des Stammtisches der Heimatforscher Schrobenhausener Land in Lampertshofen präsentieren:

- Wilhelm Liebhart: Die Geschichte von Sandizell, Teil I (17. Okt. 2025)
- Andreas Nerlich: Die Geschichte von Sandizell, Teil II (7. Nov. 2025)

Nähere Informationen über diese Vorträge unter

Alte Publikationen zur Sandizeller Geschichte

Es gibt eine Reihe von Publikationen, die inzwischen digital recherchiert werden können. Für unsere Region interessant die Streitsache zwischen den Freiherrn von Sandizell und den Jesuiten in Neuburg wegen der Zehenten in Langenmosen. Eine kurze Übersicht finden Sie auf unserer Homepage, nämlich [hier](#).



Vor 50 Jahren drohte der Paartalbahn die Stilllegung

geschrieben von Benno Bickel | 21. Oktober 2025

Am 15. Mai 2025 jährte sich die Eröffnung der Paartalbahn zum 150. Mal. Die Strecke präsentiert sich als leistungsfähige Regionalbahn: Stundentakt Augsburg – Schrobenhausen – Ingolstadt, 30-Minuten-Takt Augsburg – Aichach, 15-Minuten-Takt Augsburg – Friedberg. Noch nie gab es auf der Paartalbahn so viele Züge wie im Jubiläumsjahr. Noch nie fuhren so viele Reisende wie heute.



Zug der Paartalbahn im Bahnhof Schrobenhausen der frühen 1980er Jahre (Foto: Bickel)

Das sah schon einmal ganz anders aus. Nur noch ältere Schrobenhausener erinnern sich daran, dass die einstige Deutsche Bundesbahn die Paartalbahn schon einmal stilllegen wollte. Fast 50 Jahre ist es her, dass sich dunkle Wolken über der Strecke zusammenballten. Bundesbahn-Vorstand und Verkehrspolitik hatten 1976 das Konzept eines „betriebswirtschaftlich optimalen Netzes“ ausgeheckt, und diesem sollten auch die Personenzüge auf der Paartalbahn zum Opfer fallen. Der Güterverkehr, der damals noch als wirtschaftlich galt, sollte dagegen bleiben.

In Schrobenhausen brach ein Sturm der Empörung los: Kommunale Gremien, politische Parteien, Vertreter von Industrie und Handel, Gewerkschaften und viele Bürger, die ihren Namen auf Unterschriftenlisten zum Erhalt der Bahn setzten, meldeten massiven Protest an. Ganz besonders deutlich wurde Landrat Walter Asam (1926-2002): „Der Bundesbahn fällt jeden Tag eine andere Dummheit ein!“ echauffierte sich der langjährige Landkreis-Chef im Januar 1979 in öffentlicher Sitzung. Alfons Thoma (1917-2011), Präsident der Bundesbahndirektion München, war sehr beleidigt. Worauf denn diese „dem Unternehmen Bundesbahn abträgliche Äußerung“ zurückzuführen sei, wollte der oberste bayerische Eisenbahner wissen. Landrat Asam dachte gar nicht daran einzuknicken. „Leider muß ich im Hinblick auf meine Enttäuschung über die Pläne der Deutschen Bundesbahn (Streckenstilllegung) auch heute noch zu der von mir geäußerten Bemerkung stehen“, schrieb der Landrat zurück nach München. Überdies werde sein Standpunkt von „allen Kommunalpolitikern“ mitgetragen.

Blättert man heute in alten Ausgaben der Schrobenhausener Zeitung, so erzählen allein schon die Titel der mehr als 60 Berichte und Kommentare, die zwischen 1976 und 1979 zum Thema Einstellung des Reisezugverkehrs auf der Paartalbahn erschienen, eine beredte Geschichte zwischen Hoffen und Bangen, Protest und Resignation. Eine kleine Auswahl:

- „Über 1000 Pendler melden Protest an“
- „Wir fahren mit der Bahn und wollen mit der Bahn fahren“
- „Pläne der Bundesbahn gefährden die Entwicklung Schrobenhausens“
- „Gegen die Pläne der Bundesbahn wurde viel Dampf abgelassen“
- „JU und Landjugend wenden sich gegen die Reisezugverlagerung“
- „Busse können den Bahnverkehr niemals ersetzen“
- „Industrie- und Handelskammer für den Personenzugverkehr“.

Nach drei Jahren, im Herbst 1979 war die Schlacht gewonnen. Eine ganze Reihe anderer Bahnstrecken in Bayern verloren den Personenverkehr und sind heute zur Gänze stillgelegt. Die Personenzüge auf der Paartalbahn blieben erhalten. Doch der Hader mit der Bahn begann aber bald auf's Neue: Immer mehr Stationen wurden geschlossen, so etwa Hörzhausen, Edelshausen und Niederarnbach. Diese „Salami-Taktik“ fand am 2. Juni 1985 ihren Höhepunkt mit der völligen Einstellung des Zugverkehrs am Samstag und der Reduzierung auf zwei Abendzüge an Sonn- und Feiertagen. Ersatzbusse waren mangels Nachfrage rasch verschwunden. Die große Wende kam dann genau nach langen elf

Jahren am 2. Juni 1996. Im neu geschaffenen [Bayern-Takt](#) fuhren die Züge nun werktags erstmals im Stunden- und am Wochenende im Zweistunden-Takt. Von da an ging's bergauf mit der Paartalbahn.

Dr. Schmid: Rede zur Paartalbahn 1863

geschrieben von Benno Bickel | 21. Oktober 2025

Ergänzend zum Beitrag „[Stadtpfarrer Dr. Anton Schmid und die Paartalbahn](#)“ finden Sie hier ein Transkript der vollständigen Rede, die der Schrobenhausener Geistliche und Landtagsabgeordnete am 21. September 1863 vor der Kammer der Abgeordneten des Bayerischen Landtags gehalten hat. Zu einem, weil die Frakturschrift, in welcher der Stenographische Bericht über die Sitzung gedruckt wurde, manchem heutigen Leser Mühe bereitet. Zum anderen, weil es sich hier um eine der ganz wenigen Reden handelt, die jemals im Bayerischen Landtag über Schrobenhausener Belange zu hören waren. (Benno Bickel)

Meine Herren! Ich habe mir die Freiheit genommen, eine Modifikation zu der Linie München – Ingolstadt diesem hohen Hause zu unterbreiten, dahin gehend, es möchte diese Linie statt nach Pfaffenhofen über Schrobenhausen direkt nach Ingolstadt geführt werden. Ich weiß wohl, daß ich hierbei mit manchen Schwierigkeiten zu kämpfen habe, weil man annehmen könnte, als ob es sich hier nur um Lokalinteressen handle, allein ich schicke voraus, daß ich nicht aus Berücksichtigung rein lokaler, sondern allgemeiner Interessen spreche.

...daß, es ist unter der III. der künftigen Zeitgenossen
enthalten. Ich ersuche den Herrn Abgeordneten Schmid,
seinen Antrag zu motiviren.

Dr. Schmid, Anton: Meine Herren! Ich habe
mir die Freiheit genommen, eine Modifikation zu der Linie
München-Ingolstadt diesem hohen Hause zu unterbreiten, da-
hin gehend, es möchte diese Linie statt nach Pfaffenhofen über
Schrobenhausen direkt nach Ingolstadt geführt werden. Ich
weiß wohl, daß ich dabei mit manchen Schwierigkeiten zu
kämpfen habe, weil man annehmen könnte, als ob es sich hier
nur um Lokalinteressen handle, allein ich schicke voraus, daß
ich nicht aus Berücksichtigung rein lokaler, sondern allgemeiner
Interessen spreche.

Erlauben Sie mir, daß ich zu dieser Modifikation ganz
in Kürze die Gründe angebe. Durch diese Modifikation wird
allerdings das Prinzip der direkten Linien etwas geändert

*Aus dem Protokoll der Landtags-Sitzung vom 21. September 1863: Stadtpfarrer Dr.
Anton Schmid plädiert für eine Bahnstrecke München – Schrobenhausen – Ingolstadt
(Sammlung Bickel)*

Erlauben Sie mir, daß ich zu dieser Modifikation ganz in Kürze die Gründe angebe.
Durch diese Modifikation wird allerdings das Prinzip der direkten Linien etwas
geändert, allein auch ich halte dafür, daß ein starres Festhalten an diesem Prinzip
den Interessen mehrerer Provinzen unseres Vaterlandes nicht förderlich sei. Sie alle
stimmen darüber ein, daß die Eisenbahnen Brod geben. Die Eisenbahnen wecken das
gewerbliche und industrielle Leben. Wenn ein Gewerbetreibender an einer Eisenbahn zu
wohnen das Glück hat, so kauft er leichter ein, er kauft schneller, er kauft
billiger, und einer, der entfernt von der Eisenbahn wohnt, kann mit einem solchen
Glücklichen in keiner Weise mehr konkurrieren; daher glaube ich, daß, nachdem die
großen Städte bereits mit Eisenbahnen versehen sind, man auch auf Provinzialstädte
und auf kleinere Orte, soweit dieß möglich ist, Rücksicht nehmen soll, und ich
stimme dem II. Ausschusse vollkommen bei, wenn er sagt, daß in der Erweiterung
unseres Eisenbahnnetzes der Segen und das Gedeihen unseres Vaterlandes liege.

Nach dieser Seite hin glaube ich also, muß es unsere Aufgabe seyn, im Interesse der
Gewerbetreibenden das Eisenbahnnetz immer weiter auszudehnen.

Auf den sogenannten internationalen Verkehr lege ich, da ich kein Handelspolitiker
bin, auch so lange kein besonderes Gewicht, als man mir nicht das Gegenteil beweist.

Aus den Referate des zweiten Ausschusses geht eben hervor, daß unser einheimischer
Verkehr 75 Proz. beträgt, der ganze Verkehr mit dem Auslande vielleicht auf 25 Proz.
sich beläuft, so wie, daß auch die Mehreinnahmen der Eisenbahnen von dem

einheimischen, von dem inneren Verkehre herrühren. Das können wir alle weitläufig lesen in dem sehr schönen und ausführlichen Referat über die Einnahmen der Staatseisenbahnen des verehrten Abgeordneten Feustl. Endlich bin ich noch gegen das starre Festhalten an diesem Prinzip aus dem Grunde, weil ich glaube, daß, wenn man es z. B. bei der Donauthalbahn anwenden würde, mehrere Städte, wie z. B. Regensburg wenigstens um viele Stunden links oder wenn rechts gebaut würde, rechts liegen blieben, und jene Städte würden gewiß benachtheiligt werden, wenn sie in Folge des starren Festhaltens an diesem Prinzip von dem Eisenbahnverkehr ausgeschlossen würden.

Meine Herren, wenn Sie nun von diesem Prinzip irgendwie abweichen, so glaube ich, dürfen Sie auch auf der Route von München nach Ingolstadt abweichen in der Richtung über Schrobenhausen.

Ich habe dafür vorzüglich 2 Gründe. Ich halte es nemlich doch für notwendig, daß die Bahn von Augsburg nach Regensburg gebaut werde; wenn nun diese gebaut wird, so ist die Strecke von Schrobenhausen nach Ingolstadt, – das macht allenfalls 8 Stunden*) aus, bereits gebaut.

Dem Staate sind dadurch nach den genauesten Berechnungen 2,080,000 fl. erspart in Bezug auf das Bauen, und die Betriebskosten würden in aller Zukunft auf eine Strecke von 8 Stunden um die nämliche Strecke gemindert. Endlich würde uns diese Route noch das Donaumoos erschließen, jenes Donaumoos, für welches die Staatsregierung wenigstens in früherer Zeit so viele Millionen geopfert hat, und das auf weithin schätzbares Brennmaterial zu liefern im Stande ist. Ich will nicht davon sprechen, meine Herren, daß Schrobenhausen selbst ein sehr betriebsames, gewerbsames Städtchen ist, und daß, wenn es ganz und gar aus dem Eisenbahnverkehre ausgeschlossen wird, dasselbe ganz und gar seinem Ruine entgegengeht, denn Schrobenhausen lebt nur von Industrie, besitzt mehrere Fabriken, und hat seine Industrie, Gott sei Dank, so weit getrieben, daß man in mancher Provinzialstadt diese Höhe nicht findet.

Dieß sind einfach meine Gründe, warum ich glaube, wir sollen nach der Linie Schrobenhausen abweichen. Ich will aber dabei dem gewerbesamen Städtchen Pfaffenhofen durchaus nicht zu nahe treten, aber es steht an jener Grenze, von wo selbst wieder viele Eingaben da sind, daß auch wieder eine Eisenbahn gebaut werden soll hinüber in die gesegneten Fluren der Holledau; Pfaffenhofen wird früher oder später jedenfalls von Indersdorf oder Jetzendorf aus eine Zweigbahn erhalten hinein in die Holledau, die ihren Anschluß findet in der Linie von Ingolstadt nach Regensburg.

Ich glaube, meine Herren, daß wenn wir auf der einen Seite für den Staat einige Millionen ersparen, auf der anderen Seite einem Städtchen aufhelfen, und einem anderen nicht zu nahe treten, dieses hinreichende Gründe für uns seyn dürften, diese Abweichung der direkten Linie wenigstens in Betracht zu ziehen, und deswegen habe ich mir die Freiheit genommen, sie Ihnen zu empfehlen.

*) Gemeint ist „Stunde“ als Längenmaß. Eine bayerische Stunde beträgt 3 km 707 1/2 m.

Quelle: Verhandlungen der Kammer der Abgeordneten des Bayerischen Landtages im Jahre 1863. Stenographische Berichte Nr. 1-25. Von der I. Sitzung am 25. Juni 1863 bis zur XXV. Sitzung am 30. September 1863. I. Band, S. 402-403

Dr. Anton Schmid – vergessener Stadtpfarrer in Schrobenhausen

geschrieben von Benno Bickel | 21. Oktober 2025



Im Gegensatz zu Geistlichen wie Prälat Albert Alberstötter oder [Benefiziat Michael Thalhofer](#) ist Stadtpfarrer Anton Schmid im historischen Gedächtnis Schrobenhausens kaum präsent. Anton Schmid, geboren 1827 im mittelfränkischen Heideck, wuchs in den bescheidenen Verhältnissen einer Schusterfamilie auf. 1851 zum Priester geweiht, wurde der promovierte Theologe 1858 Stadtpfarrer in Schrobenhausen, ehe er 1867 Domherr in Bamberg und 1868 Professor der Dogmatik wurde. Von 1863 bis zu seinem Tod 1881 gehörte er als Mitglied des Zentrums dem Bayerischen Landtag an. Abgesehen von seinem Ausflug in den „[Schrobenhausener Eisenbahnbau](#)“ widmete er sich als Abgeordneter vor allem der Schulpolitik.

Zum Weiterlesen:

<https://homepages.uni-regensburg.de/~kog02554/Lehre/Politiker/Schmid.pdf>

Stadtpfarrer Dr. Anton Schmid und die Paartalbahn

geschrieben von Benno Bickel | 21. Oktober 2025

Die [Paartalbahn Augsburg – Friedberg – Aichach – Schrobenhausen – Ingolstadt](#) ist 150 Jahre alt geworden. Doch bevor am 15. Mai 1875 der erste Zug fuhr, musste die Strecke gebaut werden. Das dauerte von 1872 bis 1875. Bevor die Strecke gebaut werden konnte, brauchte es Planung – technisch, wirtschaftlich, organisatorisch und zunächst vor allem politisch. Der politische Prozess dauerte von 1860 bis 1871 und somit dreimal länger als die Bauzeit. Der Schrobenhausener Stadtpfarrer und Landtagsabgeordnete [Dr. Anton Schmid](#) spielte dabei in einer bemerkenswerten Episode die Hauptrolle: Er plädierte in der Kammer der Abgeordneten nicht nur für eine Paartalbahn, sondern für die Streckenführung der Bahnverbindung München – Ingolstadt über Schrobenhausen statt über Pfaffenhofen. Die Münchner Strecke über Dachau, Indersdorf und Jetzendorf und die von Augsburg kommende Strecke sollten sich in Schrobenhausen vereinigen und weiter nach Ingolstadt und schließlich Regensburg führen.

Wir schreiben das Jahr 1863. In Nordamerika tobt der Sezessionskrieg, ein patriotischer Aufstand in Polen wird von Russland und Preußen mit aller Macht unterdrückt. In Bayern herrscht gottlob Frieden. Das kleine Landstädtchen Schrobenhausen zählt gut 2100 Einwohner. Einige von ihnen treibt etwas um, das man heute als "Innovation" bezeichnen würde: Ein Anschluss an das im Entstehen begriffene Eisenbahnnetz.



Schrobenhausen und die „Eisenbahnwüste“ in der Mitte Bayerns. Ausschnitt aus:
 „Neueste Eisenbahn-Reisekarte durch das Königreich Bayern“, Augsburg ca.
 1863. ([Bayerische Staatsbibliothek, Mapp. XI,86](#))

Mag es auch schon frühere Überlegungen gegeben haben, seriös nachweisen lassen sich Bestrebungen zum Bau einer Paartalbahn erst im Jahr 1860. Die Initiative dazu geht von der Stadt Augsburg aus. Dort treffen sich am 28. August im kleinen Rathausaal Vertreter der Städte Friedberg, Aichach, Schrobenhausen und der Gemeinde

Reichertshofen und kommen überein, sich gemeinsam für den Bahnbau zu engagieren.

Im Jahr darauf wird eine Denkschrift an König Maximilian II (reg. 1848 bis 1864) auf den Weg gebracht, die vom Februar 1861 datiert:

Betreff:

Die Erbauung einer Eisenbahn zwischen
Augsburg und Ingolstadt.

Allerdurchlauchtigster, Großmächtigster König! Allergnädigster König und Herr!

Die Vertreter der Städte Augsburg, Friedberg, Aichach, Schrobenhausen und des Marktes Hohenwart nahen sich den Stufen des Thrones Eurer Königlich Majestät, um Allerhöchst = Ihrer Weisheit das Projekt einer Eisenbahn zwischen Augsburg und Ingolstadt durch das Thal des Paarflusses allerehrfurchtsvollst zu unterbreiten.

Es dürfte kaum einem gerechten Widerspruche unterliegen, daß die Hauptstadt des Landes, die Stadt, in welcher die Kleinodien der Krone, die Schätze der Kunst und der Wissenschaft, die Archive des Reiches aufbewahrt sind, mit der unter dem Aufwand vieler Millionen hergestellten Hauptfestung des Landes nicht bloß verbunden, sondern durch diese Verbindung auch geschützt werden solle, und irrt das Gerücht nicht, so haben Eurer Königl. Majestät Weisheit diese Verbindung auch bereits als nothwendig erkannt, und bezüglich der Herstellung derselben bereits Vorarbeiten anzubefehlen geruht. Dasselbe Gerücht sagt, daß bis jetzt nur die Linie zwischen München und Ingolstadt in möglichst gerader Richtung entweder über Pfaffenhofen oder über Dachau ins Auge gefaßt worden sei.

Die allerehrfurchtsvollst Unterscribenen wagen es, Eurer Königl. Majestät Weisheit eine andere Richtung der Verbindung der Landeshauptstadt mit der Landesfestung allerunterthänigst zu unterbreiten, nemlich unter Benützung der München-Augsburger Eisenbahn bis Stierhof und von da mit steter Verfolgung des Paarflusses bis Ingolstadt.

Die allerehrfurchtsvollst Unterscribenen wagen zu behaupten, daß diese Richtung der Eisenbahn-Verbindung zwischen München und Ingolstadt den Vorzug verdiene vor jeder andern

- 1) in strategischer,
- 2) in technischer,
- 3) in finanzieller

Beziehung, und bitten Euer Königl. Majestät, der Begründung ihrer Behauptung das huldvollste Gehör nicht zu versagen.

Zu Biff. 1.

Die Führung einer Eisenbahn durch das Paarthal verdient in strategischer Beziehung den Vorzug vor jeder andern Richtung. Ein Rückblick auf die Kriegs-Geschichte aller Zeiten, ein Hinblick auf die Karte und auf die Bodenkongfiguration zeigt uns, daß das Dreieck Augsburg, Rain, resp. Donaumörth und Ingolstadt die Hauptposition bildet gegen die dem Vaterlande drohenden Angriffe, kommen sie von Westen oder vom Norden.

Die Angriffe auf Deutschland gingen beinahe immer vom Westen aus, und der nächste uns drohende Sturm scheint beinahe unzweifelhaft denselben Ausgangspunkt nehmen zu wollen.

Der Uebergang nach Deutschland wird entweder am Oberrhein (Basel) oder am Unterrhein (Mainz) erfolgen. Erfolgt er am ersten Punkte, so wird den ersten Anprall der Schwarzwald erfahren und die alte Position Stockach wird ihre Wichtigkeit bewahren.

„Allerdurchlauchtigster, Großmächtigster König!

Allergnädigster König und Herr!

Die Vertreter der Städte Augsburg, Friedberg, Aichach, Schrobenhausen und des Marktes Hohenwart nahen sich den Stufen des Thrones Euer Königlichen Majestät, um Allerhöchst-Ihrer Weisheit das Projekt einer Eisenbahn zwischen Augsburg und Ingolstadt durch das Thal des Paarflusses allerehrfurchtvollst zu unterbreiten. ...“

Die Bemühungen zeitigen bald Früchte. Im Mai 1861 legt der Königliche Betriebsingenieur [Alois von Röckl \(1822-1885\)](#) einen ersten Entwurf für eine Strecke vor, die vom Gut Stierhof bei Augsburg über Friedberg, Aichach, Schrobenhausen, Hohenwart, Freinhausen und Reichertshofen nach Ingolstadt führen soll. Im April 1863 legt Röckl einen Plan mit deutlich geänderter Linienführung vor: Nun nicht mehr über Hohenwart, sondern über Arnbach (dem heutigen Niederarnbach) nach Ingolstadt, also so, wie schließlich auch gebaut wurde. Es folgen weitere Denk- und Bittschriften der interessierten Städte und Gemeinden, die sich an den Landtag, an Ministerien und die Kgl. Regierung von Oberbayern wenden. Auch der Magistrat der Stadt Schrobenhausen wird am 27. August 1863 nochmals vorstellig.

Im Herbst des gleichen Jahres befasst sich die Kammer der Abgeordneten des Bayerischen Landestages mit einem Gesetzentwurf der Königlichen Regierung, „die Vervollständigung und weitere Ausdehnung der bayerischen Eisenbahnen betreffend“ – wie es in schönstem Amtsdeutsch heißt. Eine Bahnstrecke Augsburg – Schrobenhausen – Ingolstadt beinhaltet diese Vorlage noch nicht. Im Mittelpunkt der Beratungen steht der Bau der Bahnstrecke München – Ingolstadt und ihre Weiterführung nach Nürnberg.

Nach dem Antrag von Pfarrer Dr. Anton Schmid sollte die Strecke München – Ingolstadt nicht über Pfaffenhofen führen, sondern von Dachau nach Schrobenhausen und weiter nach Ingolstadt.



Trotzdem sollte in der Sitzung, die am 21. September 1863 ab 16 Uhr im [Landtagsgebäude in der Münchner Prannenstraße 20](#) stattfindet – das Maximilianeum gab es noch nicht, – das Projekt Paartalbahn eine Rolle spielen. Denn an der Zusammenkunft nimmt auch der Schrobenhausener Stadtpfarrer Anton Schmid teil, der als frisch gewählter Landtagsabgeordneter den Wahlbezirk Schrobenhausen vertritt. Im Mittelpunkt der teils hitzigen Debatten steht der Bau der Bahnstrecke München – Ingolstadt und vor allem die Frage, wie diese über die Fränkische Alb nach Nürnberg weiterzuführen sei. Ob nun über Eichstätt, wie damals beschlossen, oder auf direktem Weg, wie die heutige Hochgeschwindigkeitsstrecke Ingolstadt – Nürnberg, deren Trassenführung eine ganze Reihe von Abgeordneten schon damals bevorzugt hätte, ist nicht Gegenstand von Schmid's Überlegungen. Vielmehr geht es ihm in seinem „Modifikationsantrag“ um etwas ganz anderes. Doch lassen wir ihn selbst sprechen. Laut dem stenographischen Landtagsprotokoll eröffnet Stadtpfarrer Schmid seine Rede:

...daß, es ist unter Nr. III. der künftigen Zeitung
enthalten. Ich ersuche den Herrn Abgeordneten Schmid,
seinen Antrag zu motiviren.

Dr. Schmid, Anton: Meine Herren! Ich habe
mir die Freiheit genommen, eine Modifikation zu der Linie
München-Ingolstadt diesem hohen Hause zu unterbreiten, da-
hin gehend, es möchte diese Linie statt nach Pfaffenhofen über
Schrobenhausen direkt nach Ingolstadt geführt werden. Ich
weiß wohl, daß ich dabei mit manchen Schwierigkeiten zu
kämpfen habe, weil man annehmen könnte, als ob es sich hier
nur um Lokalinteressen handle, allein ich schicke voraus, daß
ich nicht aus Berücksichtigung rein lokaler, sondern allgemeiner
Interessen spreche.

Erlauben Sie mir, daß ich zu dieser Modifikation ganz
in Kürze die Gründe angebe. Durch diese Modifikation wird
allerdings das Prinzip der direkten Linien etwas geändert

*„Meine Herren! Ich habe mir die Freiheit genommen, eine Modifikation zu der Linie
München – Ingolstadt diesem hohen Hause zu unterbreiten, dahin gehend, es möchte
diese Linie statt nach Pfaffenhofen über Schrobenhausen direkt nach Ingolstadt
geführt werden.“*

Die folgende Argumentation ist nicht völlig ohne Widerspruch. Eingangs betont
Stadtpfarrer Schmid, es gehe ihm keineswegs um rein lokale Interessen, denn durch
eine gemeinsame Führung der Strecken von München und Augsburg ab Schrobenhausen bis
Ingolstadt ließen sich über zwei Millionen Gulden sparen. Doch wenige Sätze legt er
sich so richtig ins Zeug für Schrobenhausen:

*„Ich will nicht davon sprechen, meine Herren, daß Schrobenhausen selbst ein
sehr betriebsames, gewerbsames Städtchen ist, und daß, wenn es ganz und gar aus
dem Eisenbahnverkehre ausgeschlossen wird, dasselbe ganz und gar seinem Ruine
entgegehe, denn Schrobenhausen lebt nur von Industrie, besitzt mehrere
Fabriken, und hat seine Industrie, Gott sei Dank, so weit getrieben, daß man in
mancher Provinzialstadt diese Höhe nicht findet.“*

Und ein weiteres Argument bringt der Redner vor:

*„Endlich würde uns diese Route noch das Donaumoos erschließen, jenes Donaumoos,
für welches die Staatsregierung wenigstens in früherer Zeit so viele Millionen
geopfert hat, und das auf weithin schätzbares Brennmaterial zu liefern im*

Stande ist.“

Dem gleichfalls „gewerbesamen Städtchen Pfaffenhofen“ wollte der Geistliche „durchaus nicht zu nahe treten“ und stellte „ihm früher oder später jedenfalls von Indersdorf oder Jetzendorf aus eine Zweigbahn“ in Aussicht.

War Schmid's Vorschlag nun ein kurioser Einfall aus der Provinz, über den die Mitglieder des Hohen Hauses spöttisch lächelnd hinwegsahen? Keineswegs, denn als [Joseph Pözl \(1814-1881\)](#), der zweite Präsident der Kammer, die Frage stellt, ob der Antrag aus Schrobenhausen unterstützt werden solle, erhebt sich eine genügende Anzahl von Abgeordneten zustimmend von ihren Plätzen. Womit Schmid's „Modifikation“ zwar nicht angenommen ist, aber es darf darüber diskutiert werden. Diese Diskussion leuchtet in der viele Stunden langen Debatte, die sich bis zum 24. September hinzieht immer wieder mal auf, ohne für den Gesamtverlauf besonders bedeutungsvoll zu sein. So kann etwa der Augsburger Abgeordnete [Dr. Marquard Barth \(1809-1885\)](#) der Idee von Pfarrer Schmid durchaus etwas abgewinnen.

„Ich komme nun zu einem anderen Redner, derselbe hat uns vorgeschlagen ... den Weg über Schrobenhausen zu nehmen. Meine Herren! Ich bin sehr dafür, dass gegebenen Falles diese Modifikation des Herr Dr. Schmid angenommen werde und Sie dürfen nicht glauben, daß dieß aus Satyre geschieht, dazu bin ich zu gutmüthig. Man könnte sagen, wenn man einmal auf Schlangenlinien sich einläßt, kommt es auf ein Glied mehr oder weniger nicht an.“

Schließlich kommt es zur Abstimmung über verschiedene Varianten, aus der die direkte Linienführung München – Pfaffenhofen – Ingolstadt als Sieger hervorgeht. Anton Schmid's Vorstoß hat sich erledigt.

Ob es dem Stadtpfarrer ein „Herzensanliegen“ war, ob er sich als örtlicher Landtagsabgeordneter dazu verpflichtet fühlte, ob er von Schrobenhausener Honoratioren dazu gedrängt wurde, diese Frage ruht im Dunkel der Vergangenheit. Sein Engagement war jedenfalls nicht ungewöhnlich: Geistliche, die sich für den Bahnbau einsetzen, dem örtlichen „Eisenbahn-Committee“ angehörten oder ihm vorstanden, finden sich in der Eisenbahngeschichte Bayerns im 19. Jahrhundert häufig. Sie zählten zur lokalen Elite.

Quellen und Literatur:

- Löwenstein, Theodor: *Die bayerische Eisenbahnbaupolitik bis zum Eintritt Deutschlands in die Weltwirtschaft. 1825 bis 1890*. In: Archiv für Eisenbahnwesen 1927, S. 881-925, 1285-1312, 1587-1639
- Mages, Emma: *Eisenbahnbau, Siedlung, Wirtschaft und Gesellschaft in der südlichen Oberpfalz 1850 – 1920* (Regensburger historische Forschungen; Band Bd. 10), Kallmünz/Opf: Lassleben . 1984 – XLIV, 390 S. : Ill., graph. Darst., Kt., ISBN 978-3-7847-4010-2.
- Marggraff, Hugo: *Die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in geschichtlicher und statistischer Beziehung. Gedenkschrift zum 50. Jahrestag der Inbetriebsetzung der ersten Staatsbahnstrecke Nürnberg-Bamberg am 1. Oktober 1844* (Kohlhammer Edition Eisenbahn), Stuttgart: Kohlhammer 1982 – 286 Seiten : Illustrationen, Karten , ISBN 978-3-17-007685-3 ☹ – Erw. Nachdr. d. Ausg. München 1894.
- Pittius, Hans-Joachim / Schuster, Anton: *Die Paartalbahn. Seit 1875 mit dem Zug von Augsburg nach Ingolstadt*, Schrobenhausen: Verlag Benedikt Bickel 2000 – 156 Seiten, 220 Abbildungen, ISBN 978-3-922803-52-2 ☹ .
- Sauer, Andreas: „... daß bei Erbauung einer Eisenbahn die Stadt Pfaffenhofen in das Eisenbahnnetz aufzunehmen sei“. *Der Eisenbahnbau und seine Auswirkungen auf die Stadtentwicklung* (Pfaffenhofener Stadtgeschichte(n); Band 19), Pfaffenhofen a.d. Ilm: Stadt Pfaffenhofen a.d. Ilm . 2017 : 93 S.-zahlr. Ill. u. Kart. .
- Stark, Hans: *Die 100jährige Geschichte der unteren Donautalbahn. Dampf, Öl, ein Schienenstrang*, Abensberg: [Selbstverl. ?] . 1974 – 58 S. m. Abb. u. Taf.
- *Verhandlungen der Kammer der Abgeordneten des Bayerischen Landtages im Jahre 1863*. Stenographische Berichte Nr. 1-25. Von der I. Sitzung am 25. Juni 1863 bis zur XXV. Sitzung am 30. September 1863. I. Band, S. 402-403