

Paardon.de freut sich über 60.000 Zugriffe

geschrieben von Max Direktor | 4. Mai 2026



60.000

60.000 Zugriffe – ein schöner Erfolg für unsere Regionalgeschichte

60.000 Zugriffe – wir sind begeistert und möchten ein wenig zurück und auch nach vorne blicken. 60.000 Zugriffe – das heißt: so oft ist ein Artikel auf unserer Homepage angeklickt und wie wir hoffen auch gelesen worden (Stand Anfang Mai 2026). Jeder Artikel hat einen DSGVO-konformen Zähler im Hintergrund, der nur dann mitzählt, wenn die Seite nicht von einem Bot aufgerufen wird.

Begonnen haben wir klein, wir mussten uns auf einen Namen unserer Homepage einigen, Google ermuntern, uns zu finden. Die ersten fünf Beiträge gingen am 26. November 2021 online.

Klickzahlen steigen mit der Zahl der Artikel, zur Zeit rund 2.500 Klicks pro Monat. Und das, obwohl wir keine Werbung machen, nur eine Lokalzeitung hat vor zwei Jahren mal über uns berichtet.

WordPress ist ein professionelles Programm. Die integrierte **SEO** = Search Engine Optimization, das heißt Suchmaschinenoptimierung, leitet uns an, Metadaten wie Schlagworte so zu vergeben, dass wir von Suchmaschinen gut gefunden werden.

Ziele

- Wir sind eine private Homepage und somit völlig unabhängig.
- Wir präsentieren alle Beiträge kostenlos, ohne Bezahlschranke und verdienen

deshalb keinen einzigen Cent.

- Wir praktizieren „**Open Access**“ – leider oft noch nicht selbstverständlich.
- Zusammengefasst haben wir unsere Ziele [hier](#)

Name unserer Homepage

Lange haben wir überlegt, wie der Name unserer Homepage lauten soll. Wir haben uns für www.paardon.de entschieden. Interessierte können sich das leicht merken, Google und andere Suchmaschinen finden diesen Namen auch gut – letztlich stecken im Namen die Flüsse Paar und Donau drin. Der Name zeigt auch, dass wir uns in einer Region bewegen und nicht an Landkreisgrenzen Halt machen.

Woher kommen die Zugriffe

Im Hintergrund läuft eine datenschutzkonforme Geolocation Box, die erfasst, woher die Zugriffe kommen, wo die Einwahlservers stehen. Da finden wir neben Deutschland ... hier natürlich die meisten Zugriffe aus der Region ... oft die USA, aber auch China, Vietnam, Singapore ... Zugriffe gibt es also von allen Erdteilen. Wir wissen, dass viele Nutzer heute anonym surfen und die Zugriffsorte auch Zufall sein können – doch sind wir uns sicher, dass wir weltweit wahrgenommen werden.

Wie viele Zugriffe pro Artikel?

Die Bandbreite der Zugriffszahlen der einzelnen, oft doch sehr speziellen Artikel geht weit auseinander. So gibt es Artikel mit Zugriffszahlen im unteren Bereich zwischen 500 und 1.000 (auch das finden wir schon sehr beeindruckend), viele Artikel im mittleren Bereich mit 1.000 bis 2.000 Zugriffen sowie einzelne Artikel, deren Zugriffszahlen noch weit höher liegen.

Barrierefrei

Unsere Homepage ist barrierefrei gemäß Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG) vom 28. Juni 2025: Bedienbarkeit ohne Maus allein über die Tastatur, Alternativtexte für Bilder, ausreichende Farbkontraste, semantische Strukturierung. Besucher können sich die Beiträge auch vorlesen lassen.

Langzeitarchivierung

Digitale Daten sind fragil und vergänglich. Deshalb haben wir uns schon von Anfang an die Frage gestellt: Was passiert, wenn es paardon.de mal nicht mehr geben sollte? Wir sind dabei, Möglichkeiten zu testen, wie unsere Beiträge dauerhaft gesichert werden können. Wir denken zum Beispiel daran

- mit geeigneten Artikeln eine digitale historische Reihe zu machen, die dann über die Server der Staatlichen Bibliotheken Bayerns und der Deutschen Nationalbibliothek dauerhaft gespeichert werden.
- die Homepage insgesamt mit geeigneten Programmen zu sichern und diese Sicherung ebenfalls staatlichen Bibliotheken anzubieten.

Und auch die Idee, einige interessante Beiträge in einem Sammelband in gedruckter Form herauszugeben, finden wir spannend.

Dankeschön

Ein herzliches Dankeschön an alle, die mit Interesse, Hinweisen, Bildern und Geschichten zu diesem Projekt beigetragen haben. Wir sagen Danke auch für die aufmunternden **Zuschriften**, zum Beispiel: „Tolles Projekt“ oder „Ich hoffe, dass Sie noch viele interessante Geschichten zusammentragen werden“. Oder: „Wenn wir etwas zur Stadtgeschichte recherchieren, landen wir erstaunlich oft bei euch – wirklich super!“

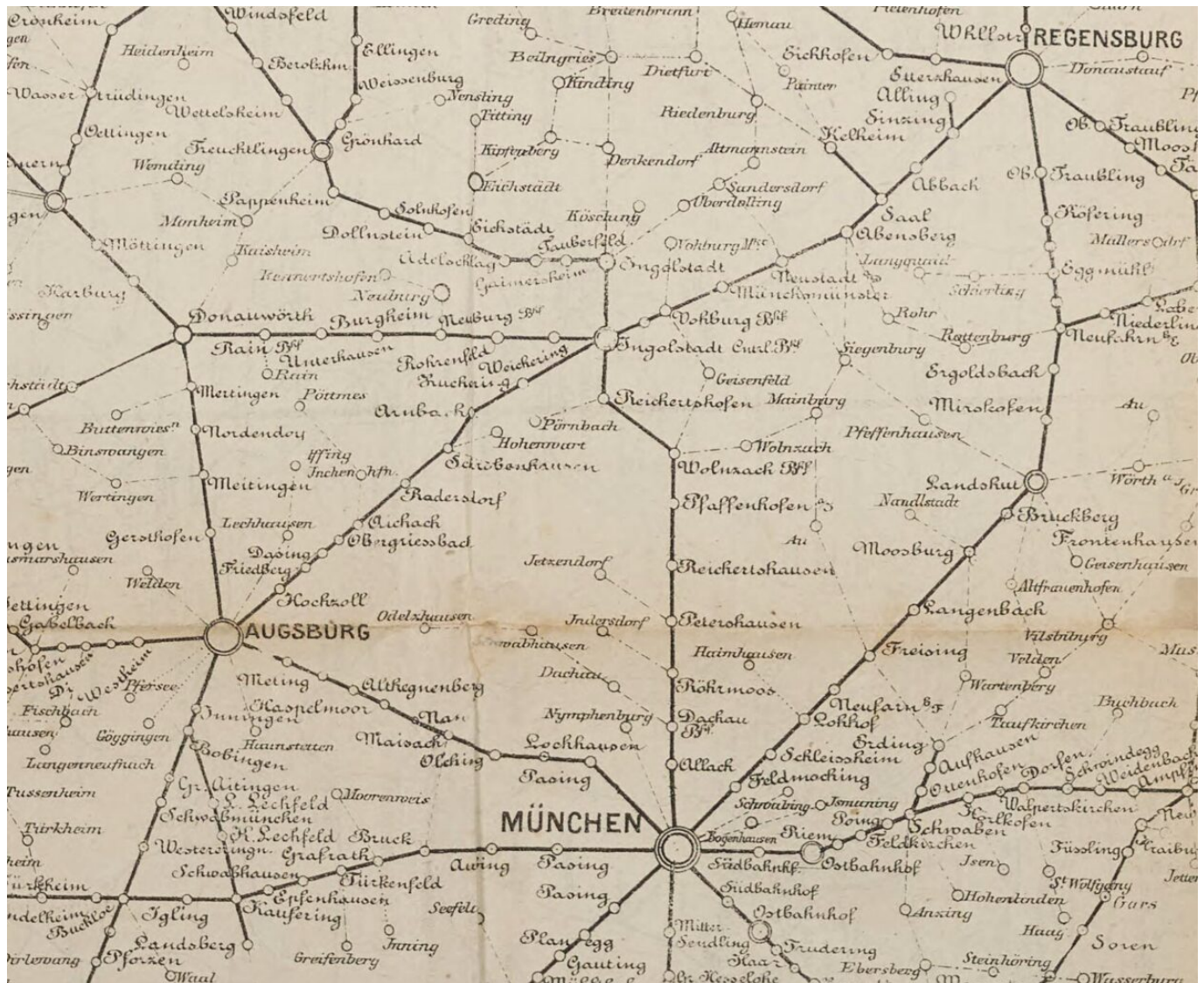
Das motiviert uns weiterzumachen – mit neuen Beiträgen, spannenden Funden und vielleicht auch der einen oder anderen Überraschung. Bleiben Sie neugierig – und schauen Sie immer wieder vorbei!

Paartalbahn-Chronik (2): Staatsbahnzeit bis 1920

geschrieben von Benno Bickel | 4. Mai 2026

Im Jahr 2025 ist die am 15. Mai 1875 eröffnete Paartalbahn, die Augsburg über

Friedberg, Aichach und Schrobenhausen mit Ingolstadt verbindet, 150 Jahre alt geworden. Für „Paardon.de“ Grund genug, in einer dreiteiligen Chronik bedeutendere Ereignisse der lokalen Eisenbahngeschichte in tabellarischer Form knapp, aber einigermaßen umfassend darzustellen. Dies umso mehr, als abgesehen von einer umfangreichen Serie in der „[Schrobenhausener Zeitung](#)“ dieses Ereignis in Schrobenhausen selbst keinerlei Resonanz fand, während die Städte Friedberg und Aichach sowie die Gemeinde Dasing das Jubiläum gebührend feierten.



Eisenbahnkarte 1878

Behandelte die [erste Folge](#) die Planungsphase und die Bauzeit bis zur Eröffnung, so beleuchtet der zweite Teil der Chronik die „Blütezeit“ der Paartalbahn, die 39 Jahren von 1875 bis 1914. Wenn dabei von der „Staatsbahnzeit“ die Rede ist, so meint dies die „Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen (K.Bay.Sts.B.)“, in deren Eigentum und Betrieb die Paartalbahn bis 1920 stand, in jener Zeit, als die Strecke das erste und konkurrenzlos einzige leistungsfähige Verkehrsmittel darstellte, das die wirtschaftliche Entwicklung und die in Bayern etwas verspätete Ankunft des Industriezeitalters ungemein förderte und in großem Maße überhaupt erst ermöglichte.

Der vergleichsweise billige Transport von Massengütern auf der Schiene eröffnete lokalen Unternehmen wie der Papierfabrik Leinfelder in Schrobenhausen oder der Beck'schen Kunstmühle in Aichach, ebenso aber auch der Landwirtschaft die Möglichkeiten sich auf dem regionalen Markt und oft auch darüber hinaus zu platzieren.

Pendler aus Friedberg begannen mit dem Zug zur Arbeit nach Augsburg zu fahren, das sich in jenen Jahren gerne mit dem Titel eines „bayerischen Manchester“ schmückte. Auch Bildung und Ideen kamen mit dem Dampfzug vermehrt auf's flache Land – ein Aspekt des Eisenbahnzeitalters, der heute gerne übersehen wird. So verbreitete sich beispielsweise die Sozialdemokratie entlang der Paartalbahn von Lechhausen nahe Augsburg-Hochzoll und kam 1893 in Schrobenhausen an, das im Vergleich zu den umliegenden Kleinstädten eine deutlich größere Arbeiterschaft besaß.¹

Um aber in der Rückprojektion keine falsche Idylle zu produzieren: Bahnfahren, wenn auch preiswert im Vergleich zu Stellwagen und Postkutsche, war immer noch teuer. Handwerker und Bürger konnten es sich leisten. Für die „einfachen Leute“ blieb die Tür des „Eisenbahn-Coupés“ – auch das Abteil der dritten Klasse – häufig verschlossen oder bedeutete zumindest eine erhebliche finanzielle Anstrengung, die wohlüberlegt werden wollte. Zu den Ausnahmen zählten verbilligte Ausflugszüge. Zwar verbesserte sich die Situation zwischen 1875 und 1914 durch die steigende Kaufkraft und die Tarifpolitik der Bahn zunehmend, doch oft hieß es, um den Titel einer wissenschaftlichen Arbeit zur Alltagsmobilität aus der Schweiz zu zitieren: „Im Übrigen ging man zu Fuß“.²

1875	22.04.1875	Ein Inspektionszug fährt am 22. April 1875 die gesamte Strecke ab.
	01.05.1875	Bis zur offiziellen Eröffnung der Paartalbahn am 15. Mai 1875 verkehren einige Güterzüge.
	15.05.1875	Eröffnung der Paartalbahn zum Sommerfahrplanwechsel am 15. Mai 1875, dem Pfingstsamstag dieses Jahres. Offizielle Feierlichkeiten sind untersagt, was viele Leute nicht daran hindert, auf „ihrem“ Bahnhof das große Ereignis gebührend zu begrüßen. Den ersten Zug führt eine Lokomotive der bayerischen Gattung A V.

	15.05.1875	Mit Eröffnung der Paartalbahn verkehren vier Züge Augsburg – Ingolstadt, davon zwei Personenzüge und zwei gemischte Züge (Personen- und Güterzug). Von Ingolstadt nach Augsburg verkehren vier Züge (ein beschleunigter Personenzug und drei gemischte Züge).
	15.05.1875	Bis 1877 fahren auf der Paartalbahn keine reinen Güterzüge, sondern gemischte Züge, auch "Güterzug mit Personenbeförderung" genannt.
1877	1877	Ab diesem Jahr verkehren auch reine Güterzüge
	SF 1877	Nur im Sommerfahrplan 1877 und 1878 verkehrt ein Schnellzugpaar Augsburg – Regensburg. Die Fahrzeit von Augsburg nach Ingolstadt beträgt 1 Stunde und 23 Minuten; der Zug hält dabei nur in Aichach und Schrobenhausen. Die gesamte Fahrdauer Augsburg - Regensburg beträgt 2 Stunden und 59 Minuten.
1880	15.10.1880	Die Station Pobenhausen wird eröffnet
1887	WF 1887/88	Die Station Arnbach wird auf Antrag des Freiherrn von Pfetten in Niederarnbach umbenannt.
1888	10.07.1888	Die Station Hörzhausen wird eröffnet
1889		Der Holzhändler Valentin Bork erhält in Schrobenhausen den ersten Gleisanschluß
1890	WF 1890/91	Die Station Paar wird eröffnet
	01.10.1890	Die Kilometrierung der Paartalbahn wird zwischen 01.10.1890 und 12.11.1891 umgedreht und beginnt nun ab Ingolstadt Hbf
1891		Die Papierfabrik Leinfelder übernimmt den Borkschen Anschluss. Im Laufe der Jahre wird dieses Gleis bis zum Betriebsgelände nahe der Paar weitergeführt und verzweigt sich dort. Schon längere Zeit nicht mehr benutzt, wird es erst in den frühen 2000er Jahren endgültig abgebaut.
1893	01.07.1893	Die Station Edelshausen wird als Bedarfshaltestelle eröffnet.
1897	1897	Die beiden Brücken über die Paartalbahn nördlich von Schrobenhausen werden erbaut und ersetzen den höhengleichen Bahnübergang.

	17.05.1897	Als erster Bahnhof der Strecke (exklusive Augsburg und Ingolstadt) erhält Radersdorf ein mechanisches Stellwerk, das im Freien aufgestellt ist. Das Stellwerk ist vom Typ "Krauß & Comp."
1900	SF 1900	Mit dem Zugpaar D 89/90 Regensburg - Augsburg gibt es erneut eine Schnellzugverbindung, nun mit mehr Halten als 1877/78. Die Fahrtzeit beträgt daher von Regensburg nach Augsburg 3 Stunden und 18 Minuten, von Augsburg nach Regensburg 3 Stunden und 1 Minute.
1903	SF 1903	Im Fahrplan erscheint erstmals eine Tabelle mit Vorortzügen Augsburg - Friedberg
1904		Das Dampfsägewerk Anton Prücklmair in der heutigen Bürgermeister-Götz-Straße direkt bei den Gleisanlagen des Schrobenhausener Bahnhofs gelegen, erhält einen Gleisanschluß.
1905		In Aichach entsteht ein Gleisanschluss zur Anlieferung von Material für den Bau des Gefängnisses. Ein verkürztes Stück des Gleises übernimmt 1908 die "Beck'sche Kunstmühle". Weitere Anschließer kommen dazu (u. a. Mahl, Dinauer, Reitberger).
	17.01.1905	Der Bahnhof Dasing erhält ein Stellwerk Bauart "Krauss & Comp."
1907	19.06.1907	Der Bahnhof Aichach erhält ein Stellwerk Bauart "Krauss & Comp."
	26.06.1907	Der Bahnhof Schrobenhausen erhält ein mechanisches Stellwerk "Krauss & Comp."
1909	01.05.1909	Die Station Edelshausen wird für den Güterverkehr eröffnet.
	01.05.1909	Zusammen mit der Inbetriebnahme des Ladegleises erhält der Bahnhof Edelshausen als letzter der Strecke ebenfalls ein Krauss-Stellwerk.
1914	WF 1914/15	Kriegsbedingt wird ein Zugpaar gestrichen
1917	WF 1917/18	Es verkehren nur noch drei Zugpaare: morgens, mittags und abends
1918	WF 1918/19	Weitere Reduzierung auf zwei Zugpaare: morgens und abends

Abkürzungen: SF = Sommerfahrplan; WF = Winterfahrplan

Augsbg.-Ingolst.-Regensbg.

74

	G-Z.	P.-Z.	Post-Züge				I.	II.	III.
Augsburg ab	1 50		9 —	1 10	7 20				
Hochzoll ab	2 10		9 11	1 21	7 30		— 40	30 — 20	
Friedberg „	2 21		9 17	1 30	7 36		— 65	— 45 — 30	
Dasing „	2 46		9 30	1 43	7 49		1 30	— 85 — 55	
Aichach „	3 23		9 48	2 1	8 8		2 10	1 40 — 90	
Schrobenh.	4 20		10 18	2 32	8 38		3 40	2 25 1 45	
Zuchering „	5 18		10 51	3 6	9 11		4 90	3 25 2 10	
Ingolst. (an	5 35		11 —	3 15	9 20	G-Z.	5 40	3 60 2 30	
Centralb) ab		6 40	11 25	3 50		9 30			
Manching „		6 53	11 38	4 3		9 54	6 54	5 2 60	
Vohburg „		7 6	11 51	4 16		10 17	6 50	4 30 2 80	
Neustadta/D		7 34	12 19	4 44		11 7	7 55	5 — 3 20	
Abensberg „		7 46	12 31	4 56		11 29	8 10	5 40 3 45	
Saal ab		8 15	1 —	5 30		12 19	9 30	6 15 3 95	
Abbach „		8 28	1 13	5 41		12 37	9 80	6 50 4 20	
Sinzing ab		8 51	1 36	6 4		1 17	10 80	7 20 4 60	
Regensb. an		9 —	1 45	6 13		1 33	11 20	7 45 4 80	

Regensbg.-Ingolst.-Augsbg.

	G-Z.	Post-Züge		S-Z.	P-Z.	G-Z.	v. Regensbg.		
							I.	II.	III.
Regensb. ab		7 5	12 35		5 5	8 30			
Sinzing „		7 16	12 46		5 16	8 48	— 50	— 35	— 25
Abbach „		7 39	1 10		5 40	9 28	1 55	1 5	— 65
Saal „		7 50	1 21		5 51	9 48	2 —	1 35	— 85
Abensberg „		8 18	1 49		6 18	10 38	3 20	2 15	1 40
Neustadta/D		8 32	2 4		6 31	11 5	3 70	2 45	1 60
Vohburg „		8 57	2 29		6 56	11 48	4 80	3 20	2 5
Manching „		9 12	2 42		7 8	12 9	5 40	3 60	2 30
Ingolst. (an		9 24	2 54		7 20	12 30	5 95	3 95	2 55
Cntralb. (ab	2 50	10 10	3 30		7 50				
Zuchering „	3 10	10 20	3 40		8 —		6 40	4 25	2 75
Schrobenh.	4 20	10 57	4 17		8 35		7 95	5 25	3 40
Aichach „	5 15	11 26	4 46		9 3		9 20	6 10	3 95
Dasing „	5 49	11 43	5 3		9 20		10 —	6 65	4 25
Friedberg „	6 14	11 58	5 18		9 34		10 65	7 5	4 55
Hochzoll „	6 33	12 6	5 27		9 42		10 90	7 25	4 65
Augsbg. an	6 50	12 14	5 35		9 50		11 20	7 45	4 80

Züge auf der Paartabahn Augsburg – Ingolstadt und auf der Strecke Ingolstadt – Regensburg aus „A. Daibler's Portemonnaie-Fahrplan Winterdienst 1878/79“.

Die Abkürzungen bedeuten: G-Z. = Güterzug mit Personenbeförderung. P.-Z. = Personenzug. Post-Zug: Bei den Postzügen handelt es sich um Personenzüge, die auch Post beförderten. S.-Z. = Schnellzug. Die Spalte ist leer, da der Schnellzug Regensburg – Augsburg nur im Sommerfahrplan 1877 und 1878 verkehrte. Da die 24-Stunden-Zählung noch nicht eingeführt war, verweisen fett gedruckte Stundenzahlen auf Zeiten zwischen 6 Uhr abends und 6 Uhr morgens. Die drei rechten Spalten nennen die Fahrpreise für die I., II. und III. Wagenklasse in Mark und Pfennig.

Paartalbahn-Chronik (1): Planungsphase und Bauzeit

geschrieben von Benno Bickel | 4. Mai 2026

Im Jahr 2025 ist die am 15. Mai 1875 eröffnete Paartalbahn, die Augsburg über Friedberg, Aichach und Schrobenhausen mit Ingolstadt verbindet, 150 Jahre alt geworden. Für „Paardon.de“ Grund genug, in einer dreiteiligen Chronik bedeutendere Ereignisse der lokalen Eisenbahngeschichte in tabellarischer Form knapp, aber einigermaßen umfassend darzustellen. Dies umso mehr, als abgesehen von einer umfangreichen Serie in der „[Schrobenhausener Zeitung](#)“ dieses Ereignis in Schrobenhausen selbst keinerlei Resonanz fand, während die Städte Friedberg und Aichach sowie die Gemeinde Dasing das Jubiläum gebührend feierten.

Die Planung der Paartalbahn 1860-1872

Die für eine Hauptbahn im 19. Jahrhundert ungewöhnliche lange Planungszeit der Paartalbahn – neun Jahre bis zum Erlass des Baugesetzes, weitere drei Jahre bis zum ersten Spatenstich – passt eigentlich eher ins 21. Jahrhundert. Gewöhnlich ging es damals in der „guten alten Zeit“ deutlich schneller voran. Neben den politischen Auseinandersetzungen über Prioritäten (Welche der vielen wünschenswerten Strecken soll als erste gebaut werden?) und die konkrete Linienführung sollte dabei auch nicht vergessen werden, dass in die Planungs- und Bauzeit der Paartalbahn zwei Kriege fielen: Im Jahr 1866 der [Deutsche Krieg](#), in dem Bayern – auch wenn daran so gut wie nicht aktiv beteiligt – Kriegspartei war, und 1870/71 der [Deutsch-französische Krieg](#). Hinzu kam die Wirtschaftskrise des Jahres 1873, der sogenannte [Gründerkrach](#).

1850

Erste vage Vorschläge für den Bau einer Eisenbahntrecke von Augsburg nach Ingolstadt soll es bereits 1850 gegeben haben; eindeutige Belege fehlen.

1860

02.06.1860

Am 2. Juni 1860 äußern sich die Augsburger Gemeindebevollmächtigten zugunsten des Bahnbaus.

	19.07.1860	Am 19. Juli 1860 beschließt der Aichacher Stadtrat, sich diesen Bestrebungen anzuschließen und benennt als Vertreter in dieser Angelegenheit Bürgermeister Ignaz Kapfhammer.
	28.08.1860	Auf Initiative der Stadt Augsburg treffen sich im dortigen Rathaus am 28. August 1860 Abgesandte der Städte Friedberg, Aichach, Schrobenhausen und der Gemeinde Reichertshofen. Die Versammlung unter Vorsitz von Bürgermeister Georg von Forndran (1807-1866) befürwortet das Vorhaben. Die Beteiligten sollen statistische Daten zur Untermauerung des gemeinsamen Wunsches erarbeiten. Wie es in einem heimatgeschichtlichen Beitrag aus dem Jahre 1950 heißt, soll auch eingehend darüber gesprochen worden sein, ob eine Staatsbahn oder einer Privatbahn der Vorzug zu geben sei: „Im letzteren Falle hätte Bankier Hirsch in München das Geld zur Verfügung gestellt“.
1860-1863		Zahlreiche Bittschriften und Gesuche interessierter Anlieger einer künftigen Paartalbahn: Die Wichtigkeit des Bahnbaus untermauern die interessierten Städte und Gemeinden, denen es natürlich primär um ihre eigene wirtschaftliche Entwicklung und kulturelle Teilhabe geht, auch mit übergeordneten Aspekten, vor allem einer leistungsfähigen Verbindung zwischen der Festung Ingolstadt und dem Truppenübungsplatz Lechfeld südlich Augsburg, sowie der Paartalbahn als kürzester Verbindung zwischen Böhmen und der Schweiz.
1861	22.01.1861	Bei der nächsten Zusammenkunft in Augsburg wird am 22. Januar 1861 beschlossen, sich mit einer Denkschrift an König Maximilian II zu wenden, um ihm „das Projekt einer Eisenbahn zwischen Augsburg und Ingolstadt durch das Thal des Paarflusses allerehrfurchtvollst zu unterbreiten.“ Den Bittstellern hat sich nun auch der Markt Hohenwart angeschlossen.

	April 1861	Im April 1861 empfängt der König eine Abordnung der Stadt Augsburg mit je zwei Mitgliedern des Rates und des Kollegiums. Repräsentanten der kleinen Städte wird diese Ehre nicht zu Teil. Die Audienz scheint der Sache dienlich gewesen zu sein. Der Königliche Betriebsingenieur Alois von Röckl (1822-1885) bietet an, die technischen Vorarbeiten für die künftige Bahnstrecke zu durchzuführen. Den ersten Entwurf samt Kostenschätzung, den die interessierten Städte und Gemeinden mit einem Betrag von 400 Gulden finanzieren, legt er bereits im Mai 1861 vor. Die Strecke demnach fünf Millionen Gulden kosten und von Augsburg über Stierhof, den Paartaldurchbruch bei Ottmaring, Hügelshart, Paar, Dasing, Aichach, Schrobenhausen, Hohenwart, Freinhausen, Gotteshofen und Reichertshofen nach Ingolstadt führen.
1862	28.01.1862	Aichach setzt auch auf seine guten Beziehungen zu Herzog Max in Bayern, der häufig im nahen Schloss Unterwittelsbach weilt. Der Herzog versichert am 28. Januar 1862, dass er sich „nützlich zu seyn“ bemühe.
	12.10.1862	Die Stadt Friedberg wendet sich mit Schreiben vom 12. Oktober 1862 an die Königliche Regierung von Oberbayern.
	07.12.1862	Gesuch aus Hohenwart an die Königliche Regierung von Oberbayern.
1863	April 1863	Alois von Röckl erarbeitet ein im April 1863 fertig gestelltes Projekt mit deutlich geänderter Linienführung vor: Hochzoll – Friedberg – Paar – Dasing – Aichach – Schrobenhausen – Arnbach – Ingolstadt. Die neue Kostenschätzung: Sechs Millionen Gulden. Damit verlässt die Paartalbahn das bereits Paartal in Schrobenhausen.
	20.07.1863	Im 20. Juli 1863 bringt das Augsburger „Comitee für die Erbauung einer Eisenbahn von Augsburg über Ingolstadt nach Regensburg“ eine Denkschrift an die Kammer der Abgeordneten im Bayerischen Landtag auf den Weg.
	07.08.1863	Weiteres Gesuch aus Hohenwart Hohenwart, nun auch bei der Abgeordneten-Kammer.

	27.08.1863	Schrobenhausen wendet sich mit einer 16 Seiten umfassenden, von Bürgermeister August Böhm unterzeichneten „Ehrbietigsten Vorstellung um Berücksichtigung bei den zu bauenden Eisenbahnstrecken betreffend“ an die Kammer der Abgeordneten des Bayerischen Landtags. Ausführlich wird in dem Schreiben dargelegt, welche lebenswichtigen Impulse sich Schrobenhausen von einem Bahnanschluss erhofft.
	21.09.1863	In ihrer Sitzung am 21. September 1863 befasst sich die Kammer der Abgeordneten des Bayerischen Landtags mit einem Gesetzentwurf der Königlichen Regierung, „die Vervollständigung und weitere Ausdehnung der bayerischen Eisenbahnen betreffend“. Eine Bahnstrecke Augsburg – Aichach Schrobenhausen – Ingolstadt beinhaltet diese Vorlage noch nicht. Doch der Schrobenhausener Landtagsabgeordnete und Stadtpfarrer Dr. Anton Schmid nützt bei der Behandlung einer zu bauenden Eisenbahnstrecke von München nach Ingolstadt die Gelegenheit zu einem "Modifikationsantrag", diese Strecke nicht über Pfaffenhofen, sondern über Schrobenhausen zu führen und macht dafür zahlreiche Argumente geltend. Eine aus Augsburg kommende Paartalbahn könne in Schrobenhausen an die aus München kommende Strecke angebunden werden. Die Entscheidung fällt zugunsten der Streckenführung über München - Pfaffenhofen - Ingolstadt.
1863-1868		Das Projekt "Paartalbahn" macht keine Fortschritte. Gelegentlich beschäftigt sich die Presse damit. So steht beklagt beispielsweise der "Süddeutsche Anzeiger" am 2. Oktober 1864 unter der Ortsmarke Schrobenhausen: "Noch immer herrscht hier große Unzufriedenheit darüber, daß Schrobenhausen und die an der Paar liegenden Städte und Ortschaften nicht in das Eisenbahnnetz gezogen werden."
1868	04.02.1868	In seiner Sitzung vom 4. Februar 1868 beschließt die Kammer der Abgeordneten, zur Vorberatung eines von der Regierung vorgelegten "Gesetzentwurf[es]: die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatseisenbahnen betr.", durch "Combinierung des II. und III. Ausschusses " ein besonderes Gremium zu ernennen. Als zuständige Referenten, die der Kammer zu berichten haben, werden die Abgeordneten Crämer und Bischoff bestellt. Der Gesetzentwurf umfasst insgesamt 19 neuen Strecken, wobei erstmals auch die Paartalbahn Augsburg - Ingolstadt genannt wird. Der Bau dieser neuen Linien soll sich über "viele Jahre" erstrecken, wobei lediglich sieben Strecken als "zunächst zu bauende" vorgeschlagen werden. Die Paartalbahn steht nicht in dieser "Prioritäts-Liste".

1869	02.03.1869	<p>13 Monate nach Bildung des "combinierten Ausschusses" legt dessen Referent, der Abgeordnete Cramer, in der Sitzung der Kammer der Abgeordneten vom 2. März 1869 die erarbeiteten Empfehlungen vor. Nach mehreren Sitzungstagen beschließt die Kammer am 6. März 1869 den Bau von 22 neuen Bahnstrecken. Einzelnen abgestimmt wird dabei über die schließlich im § 3 des Gesetzentwurfes aufgelisteten zehn Linien, die als erstes in Angriff genommen werden sollen. Auf Platz 7 steht die "Eisenbahn von Ingolstadt nach Augsburg", für deren Herstellung 5,9 Millionen Gulden bereitgestellt werden. "Die Mehrzahl erhebt sich" steht im Sitzungsprotokoll. Damit hat der Bau der Paartalbahn diese politische Hürde erfolgreich genommen. In der vorangegangenen Debatte hatten sowohl Gustav von Schlör (1820-1883) als Staatsminister für Handel und Öffentliche Arbeiten wie auch der Landtagsabgeordnete und Führer des liberalen Linken, Carl Crämer (1818-1902), als Referent des Ausschusses eine Beziehung zwischen der Paartalbahn und der ebenfalls genehmigten Donautalbahn Regensburg - Ingolstadt - Donauwörth - Offingen oder Günzburg hergestellt. Schlör: "... ich darf Ihnen nicht vorenthalten, daß die Staatsregierung nicht beabsichtigt, die Bahn von Donauwörth aufwärts eher zu vollenden, als die von Ingolstadt nach Augsburg."</p>
	29.04.1869	<p>Mit Gesetz vom 29. April 1869, unterzeichnet von König Ludwig II., ist der Bau der Paartalbahn "beschlossen und verordnet".</p>

Der Bau der Paartalbahn 1872 – 1875

Die eigentliche Bauzeit betrug lediglich drei Jahre, und auch wenn das Terrain, wie es damals hieß, keine großen technischen Herausforderungen bot, sollte nicht vergessen werden, dass Bahnbau in jenen Zeiten weitgehend Handarbeit mit Schaufel und Spitzhacke, Karren und Rollwagen war.

1871

Unter der Bauoberleitung durch die "Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten" wird für den Bau der Paartalbahn in Augsburg, Aichach, Schrobenhausen und Ingolstadt jeweils eine Eisenbahnbausektion mit einem Sektionsingenieur an der Spitze eingerichtet, die für einen bestimmten Abschnitt Verantwortlich zeichnen. Die Eisenbahnsektionen werden in insgesamt 16 Lose unterteilt, die an Bauunternehmer vergeben wurden. So geht beispielsweise der 3,7 km lange Abschnitt Algertshausen (=Bahnhof Aichach) - Großhausen an die Unternehmer Gottlieb Schmid aus Aichach und Joseph Schmidt aus Pöttmes. Joseph Lenbach, der Bruder des Maler Franz Lenbach, übernimmt die Lose Hörzhausen - Schrobenhausen (3,5 km) und Schrobenhausen - Königslachen (3,9 km), übernimmt sich dabei und geht in Konkurs. Die Bauarbeiten werden ohne mechanische Hilfsmittel ausgeführt. Es regieren Schaufel, Spitzhacke und Schubkarre. Die ungelernen Eisenbahnbauarbeiter gelten - manchmal berechtigt, häufig auch unberechtigt - als raue Gesellen, stehen von vorneherein unter Generalverdacht und werden von der einheimischen Bevölkerung, insonderheit vom Bürgertum, abgelehnt, wenn sich auch mit Verpflegung und Unterkunft gute Geschäfte machen lassen.

1872

Mai 1872

Erster Spatenstich für den Bau der Paartalbahn. Die Quellen schweigen leider über den Ort des Ereignisses.

18.11.1872

Das kgl. bayer. Festungsgouvernement Ingolstadt erteilt am 18. November 1872 dem Bau der Paartalbahn seine Zustimmung.

07.12.1872

Die "Handelsbeilage zur Allgemeinen Zeitung" berichtet in ihrer Ausgabe vom 7. Dezember 1872: "Wenn man zur Zeit auf der Bahn von München nach Augsburg fährt, so sieht man zwischen der Station Stierhof und der Lechbrücke einen bedeutenden Damm entstehen, welcher in der Richtung gegen Friedberg sich erstreckt. Es ist dieß der Anfang der Paarthalbahn, die von Augsburg über Friedberg, Aichach und Schrobenhausen nach Ingolstadt führt. ... Die Erdarbeiten sind, soweit das Paarthal benützt wird, unerheblich, zwischen der Lechbrücke und dem Dorfe Paar aber sehr bedeutend. Es ist nämlich die Friedberger Höhe 14 Meter tief zu durchstechen, und daran anschließend ein bis zu 12 Meter hoher Damm aufzufüllen, dessen niedrigeres Ende bei Stierhof sichtbar wird."

1873

27.09.1873

In einem Schreiben vom 27. September 1873 werden nachstehende Stationen genannt: Friedberg, Dasing, Obergriesbach, Aichach, Radersdorf, Schrobenhausen und Arnbach. Zuchering wird erst in einem Schreiben von März 1874 erwähnt.

1874

01.06.1874 Nach jahrelangen, insbesondere von militärischen Erwägungen geprägten Debatten über den Standort, wird der "Centralbahnhof Ingolstadt" nach zweijähriger Bauzeit am 1. Juni eröffnet. Er bildet den Endpunkt der Paartalbahn.

26.09.1874 Neben den Gleisanlagen erfordert der Bahnbau zahlreiche Hochbauten (Bahnhöfe, Betriebsgebäude). So wird beispielsweise am 26. September 1874 der Hebauf des Empfangsgebäudes und des Wasserhauses in Schrobenhausen begangen.

10.12.1874 In Aichach trifft am 10. Dezember 1874 um 10.30 Uhr unter Salutschüssen der erste Materialzug ein.

1875

04.01.1875 Die "Augsburger Postzeitung" berichtet in ihrer Ausgabe vom 4. Januar 1875: "Ungeachtet des Winters nehmen die Bahnarbeiten an der Paarthalbahn ihren ungestörten Fortgang und ich nur mehr eine Strecke bei Griesbach noch nicht im fahrbaren Stande, weil selbe später in Bau genommen wurde. Im nächsten Monat wird wohl die erste Lokomotive die Stadt Aichach erreichen. Die Hochbauten sind auf nahezu fertig gebracht; außer dem Bahnhofsgebäude in Friedberg ist auch das Expeditionsgebäude in Dasing nahezu vollendet, ebenso bei Griesbach."

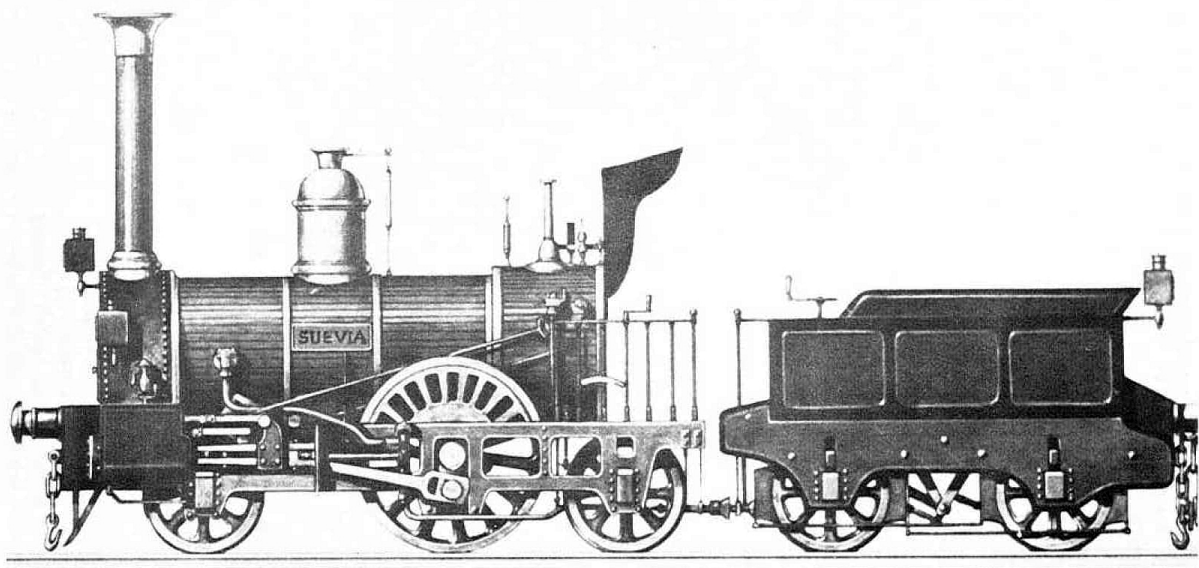
01.02.1875 Die Lokomotive mit dem Namen "Suevia", eine betagte Maschine der Gattung A I der Bayerischen Staatsbahn aus dem Jahre 1844, die bei der Militäreisenbahnkompagnie Ingolstadt ihr "Gnadenbrot" verdient, dampft als erste mit einem Materialzug in den Schrobenhausen Bahnhof. Die kgl. bayer. Eisenbahnkompagnie übte bei er Erstellung des Oberbaus.

06.02.1875 Die Bautrupps, die von Augsburg und von Ingolstadt aus die Schienen verlegen, treffen am 6. Februar 1875 in Schrobenhausen zusammen. Der Lückenschluss wird mit Einsetzen des letzten Schienenstück feierlich begangen: geladene Gäste, Festjungfrauen, Festmenü. Einem Zug mit bekränzter Lokomotive entsteigen höhere Eisenbahnbeamte.

22.04.1875 Ein Inspektionszug fährt am 22. April 1875 die gesamte Strecke ab.

01.05.1875 Bis zur offiziellen Eröffnung der Paartalbahn am 15. Mai 1875 verkehren einige Güterzüge.

	15.05.1875	<p>Eröffnung der Paartalbahn zum Sommerfahrplanwechsel am 15. Mai 1875, dem Pfingstsamstag dieses Jahres. Offizielle Feierlichkeiten sind untersagt, was viele Leute nicht daran hindert, auf „ihrem“ Bahnhof das große Ereignis gebührend zu begrüßen. Den ersten Zug führt eine Lokomotive der bayerischen Gattung A V.</p> <p>Mit Eröffnung der Paartalbahn verkehren vier Züge Augsburg – Ingolstadt, davon zwei Personenzüge und zwei gemischte Züge (Personen- und Güterzug). Von Ingolstadt nach Augsburg verkehren vier Züge (ein beschleunigter Personenzug und drei gemischte Züge).</p>
1875-1877	15.05.1875	<p>Bis 1877 fahren auf der Paartalbahn keine reinen Güterzüge, sondern gemischte Züge, auch "Güterzug mit Personenbeförderung" (GmP) genannt.</p>



Die Lokomotive „Suevia“ – die erste Lokomotive, die mit einem Bauzug in den Bahnhof Schrobenhausen einfuhr.

Frühe Hörzhausener Schulgeschichte von

1800 bis 1850

geschrieben von Max Direktor | 4. Mai 2026



Kirche und altes Schulhaus aus dem Jahr 1880 (links)

Frühe Hörzhausener Schulgeschichte 1800 bis 1850

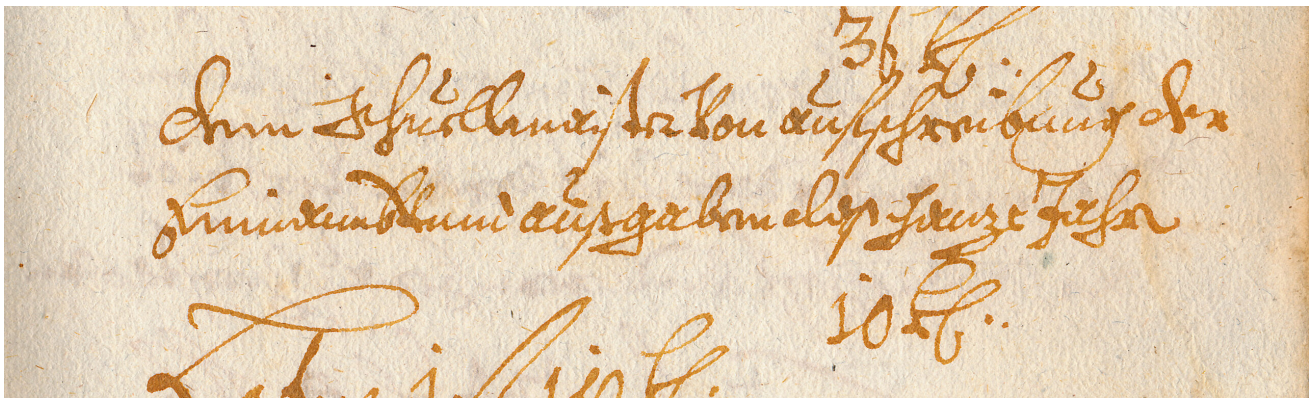
Sechs Klassen in einem Raum und gleichzeitig Unterricht? Werktagsschule und danach Schule am Sonntag? Schulgeld zahlen? Zweitberuf Mesner für den Lehrer, weil er sich von seinem Einkommen als Lehrer nicht ernähren kann? Geistliche als örtliche und staatliche Schulaufsicht? Heute für viele schwer vorstellbar, vor zweihundert Jahren allgemeine Realität in Bayern.

Umfangreiche Unterlagen zur Schule Hörzhausen im Schrobenhausener Stadtarchiv motivieren, sich diese Zeit näher anzusehen ... und immer wieder Vergleiche mit heute anzustellen. Was hier für Hörzhausen skizziert wird, gilt für viele ländliche Gemeinden in Bayern, nicht nur in unserer Region

Hörzhausener Schule vor 1800

Vor der Einführung der Schulpflicht in Bayern im Jahr 1802 gab es kein flächendeckendes allgemeinbildendes Schulwesen. In den Städten sind vielfach Schulen vorhanden – Gewerbetreibende mussten Rechnungen stellen können und auch Korrespondenzen führen. Die dörfliche Gemeinschaft kam weitgehend ohne Lesen und Schreiben zurecht. Trotzdem sind in größeren Dörfern Schulen nachgewiesen, der Schulbesuch war freiwillig.

In Hörzhausen begegnet uns ein „Schuellmeister“ schon in der Gemeinderechnung von 1670, er hat 10 Kreuzer erhalten für das Aufschreiben der Einnahmen und Ausgaben der Dorfrechnung. Wie viele Schüler den Unterricht besuchten, was im Unterricht gelehrt wurde, bleibt unklar. Unbekannt ist auch, ob es durchgehend Schulunterricht in Hörzhausen gegeben hat.



Rechnung des Dorfs Hörzhausen 1670: „Dem Schuellmeister von Aufschreibung der Einnamb unnd Ausgaben das ganze Jahr 10 Kreuzer“

Ende des 18. Jahrhunderts finden wir als Schullehrer und Mesner einen Adam Denz, der auch nach Einführung der Schulpflicht bis 1819 in Hörzhausen tätig war.

Schulpflicht in Bayern ab 1802

Die moderne Schulgeschichte beginnt in Bayern mit dem Jahr 1802: Die allgemeine Schulpflicht wird eingeführt, die Schule damit praktisch verstaatlicht. Schulpflichtig waren nun alle Knaben und Mädchen von 6 bis 12 Jahren, für den Schulbesuch musste Schulgeld bezahlt werden. Der Schulsprengel von Hörzhausen umfasste das Pfarrdorf Hörzhausen und die Ortschaft Halsbach. Kinder aus dem Gut Mantelberg mussten nach Schrobenhausen in die Schule. Alle Hörzhausener Kinder waren katholisch.

Spätestens mit dem Gemeindeedikt von 1818 waren die Gemeinden für die Organisation

und den Betrieb der Volksschulen in ihrem Gebiet verantwortlich.

Die Schulen werden als **Volksschulen**, auch als **Elementarschulen** oder als **Werktagsschulen** bezeichnet,

Sonntags- und Feiertagsschulen 1803

Im Jahr 1803 wurde die Schulpflicht ergänzt: Es wurden Sonn- und Feiertagsschulen eingeführt, die Schule fand nur an Sonn- und Feiertagen statt, oft direkt nach dem Gottesdienst, die Schulpflicht bestand vom 12. bis zum 18. Lebensjahr.

„In unserer Verordnung vom 23ten December vorigen Jahrs haben Wir nur sechs Jahre zum ordentlichen Schulbesuche bestimmt, um den Aeltern ihre Kinder für die nothwendigen Feld- und häuslichen Arbeiten nicht zu lange zu entziehen. Indessen werden vernünftige Aeltern selbst einsehen, daß in einem Zeitraume von sechs Jahren nur das Nothwendigste gelehrt werden könne; daß das Gelernte, wenn aller Unterricht mit dem zwölften Jahre aufhöret, größtentheils wieder vergessen werde; und daß endlich besonders die moralische Ausbildung in diesen Jahren nicht vollendet werden könne.“

Schulprüfung 1804

Ein sehr ungewöhnlicher Fund, der nur möglich war, weil zahlreiche alte Zeitungsbände und Zeitschriften inzwischen digitalisiert sind und gut durchsucht werden können. Im Jahr 1804 findet in Hörzhausen eine Schulprüfung statt, ein Bericht dazu findet sich im „Kurpfalzbaierischen Münchner Wochenblatt“ im Jahr 1804. Wir bringen den Text hier wörtlich, weil auch die Sprache ein Licht auf die damalige Zeit wirft:

„Schulprüfung zu Hörzhausen 1804

Am verflossenen Pfingstmontage war zu Hörzhausen im kurfl. Landgerichte Schrobenhausen, und im Ober-Schulkommissariats-Bezirk München die erste Prüfung und Preisvertheilung der dortigen Elementar- und Feiertags-Schule, welche der würdige Ortspfarrer Georg Wurm, ganz auf seine Kosten, und auf eine Weise hielt, welche in der ganzen Gegend eine für das Schulwesen sehr günstige Sensation machte.

Es waren außer den Herren Pfarrern der Gegend die Aeltern und Anverwandten von mehr als 60 Werktags- und Feiertagsschülern und überhaupt eine große Volksmenge in der Pfarrkirche, wo die Feyerlichkeit vor sich gieng, versammelt. Die Prüfung dauerte 2 Stunden und fiel über alle Erwartung gut aus. Die Gegenstände waren: Christenthum, Sittenlehre, Lese-, Schreib und Rechenkunst und nützliche Kenntnisse. Im Kopfrechnen löseten besonders die Feyertagsschüler und Schülerinnen schwere Aufgaben und alle Aeltern freuten sich sichtbar über die vielen schönen und nur aufs praktische Leben beschränkten Sachen, welche ihre Knaben und Mädchen in der Hörzhauser Schule lernten.

Die Preisevertheilung gieng nach einer vom Herrn Pfarrer Wurm gehaltenen zweckmäßigen Rede unter Trompeten- und Paukenschall vor sich. Die Preise bestanden in silbernen Münzen an Bändern und in lauter gut gewählten, nützlichen Büchern. Bey der Austheilung eines jeden Preises wurden einige auf den Schüler oder die Schülerinn passende Reime abgelesen, welche sich nicht durch Poesie, sondern durch Herzlichkeit, Popularität und die Wirkung auszeichneten, daß fast alle Aeltern und Kinder Freudenthränen weinten.

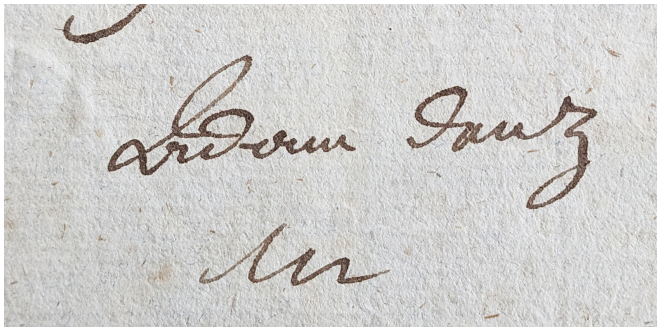
Nach der Preisevertheilung hieng Pfarrer Wurm dem (erst von ihm gebildeten und immer unterstützten) alten Ortsschullehrer einen vergoldeten grissen Thaler mit einem seidenen Bande an und beschloß das Kinder- und Aelternfest mit feyerlicher Absingung des Herr Gott dich loben wir!“

Dieser euphorische Bericht sollte nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Einführung der Schulpflicht in der Regel mit großen Problemen verbunden war: Die Pfarrer mussten Listen der Schulpflichtigen erstellen, die Bauern Schulgeld zahlen. Die Schulpflicht wurde von der bäuerlichen Bevölkerung auch deshalb oft skeptisch beurteilt, weil Kinder schon früh auf dem Hof mitarbeiten mussten. Um das auch weiterhin zu ermöglichen, gab es zahlreiche Sonderbestimmungen. Bis Schule und Schulunterricht flächendeckend den gestellten Ansprüchen genügte, dauerte es noch viele Jahre.

Lehrer und Schulräume

Eines der drängendsten Probleme waren die Unterrichtsräume. Schulunterricht hatte ja auf Dörfern bisher meist in den Räumen des Mesners stattgefunden, diese Räume waren nach der Einführung der Schulpflicht zu klein. So wird das schöne Bild der musterhaften Schulprüfung getrübt vom Bericht des Hörzhausener Lehrers Adam Denz aus dem Jahr 1809. Er schreibt bezüglich des Schulhauses:

„Das alte Mesner- und Schulhaus ist ganz baufällig und völlig unbewohnbar, und wird dermal aus Gefälligkeit des Wirths die Schule in dessen Nebenhaus bis zum Verkauf gehalten, wo ein kerkerähnliches Zimmer ohne Apparat [hier gemeint wohl „Ausstattung“] und sonstiger Nothwendigkeit zum Lehrzimmer dient.“

A photograph of a handwritten signature in cursive script on aged, slightly textured paper. The signature reads "Adam Denz" in two lines. The first line contains "Adam" and the second line contains "Denz". The ink is dark brown or black.

Unterschrift des Lehrers Adam Denz

Adam Denz stirbt im Jahr 1819. Nachfolger wird als Lehrer und Mesner ab November 1820 Joseph Weichselbaumer. Er wurde im Jahr 1797 in Hohenwart geboren und Hörzhausen ist seine erste Stelle. Als „Befähigungs-Note“ wird gut angegeben, eine eher bescheidene Note, denn die Notenstufen lauten: ausgezeichnet, vorzüglich, sehr gut, gut, mittelmäßig und notdürftig. Auch „sittlicher Wandel und Fleiß“ werden mit gut beurteilt.

Joseph Weichselbaumer bleibt 38 Jahre lang Lehrer und Mesner in Hörzhausen, im Jahr 1858 tritt er wohl aus gesundheitlichen Gründen. Kein Lehrer konnte im weiteren Verlauf des 19. Jahrhunderts auch nur annähernd auf eine so lange Dienstzeit zurückblicken.

Ältestes Zensur-Buch von 1820

Die Leistungen der Schüler wurden benotet, die Noten in „Zensurbüchern“ festgehalten. Für Hörzhausen ist ein sehr frühes Zensurbuch aus dem Jahr 1820 erhalten. Wir zeigen hier eine Seite für den Schüler „Raichl Michael, 10 Jahre und 8 Monate alt, geboren in Hörzhausen, Sohn eines 1/4 Gütlers“.

– *Recht(schreiben)*

– *Aufsätze*

Rechnen

– *mündlich*

– *schriftlich*

Nützl(iche) Kenntnisse

Sittliches Betragen

Es handelt sich hier also um ein hervorragendes Zeugnis, die meisten Schüler konnten sich wohl nicht mit Michael Raichl messen.

Neues Hörzhausener Schulhaus 1821

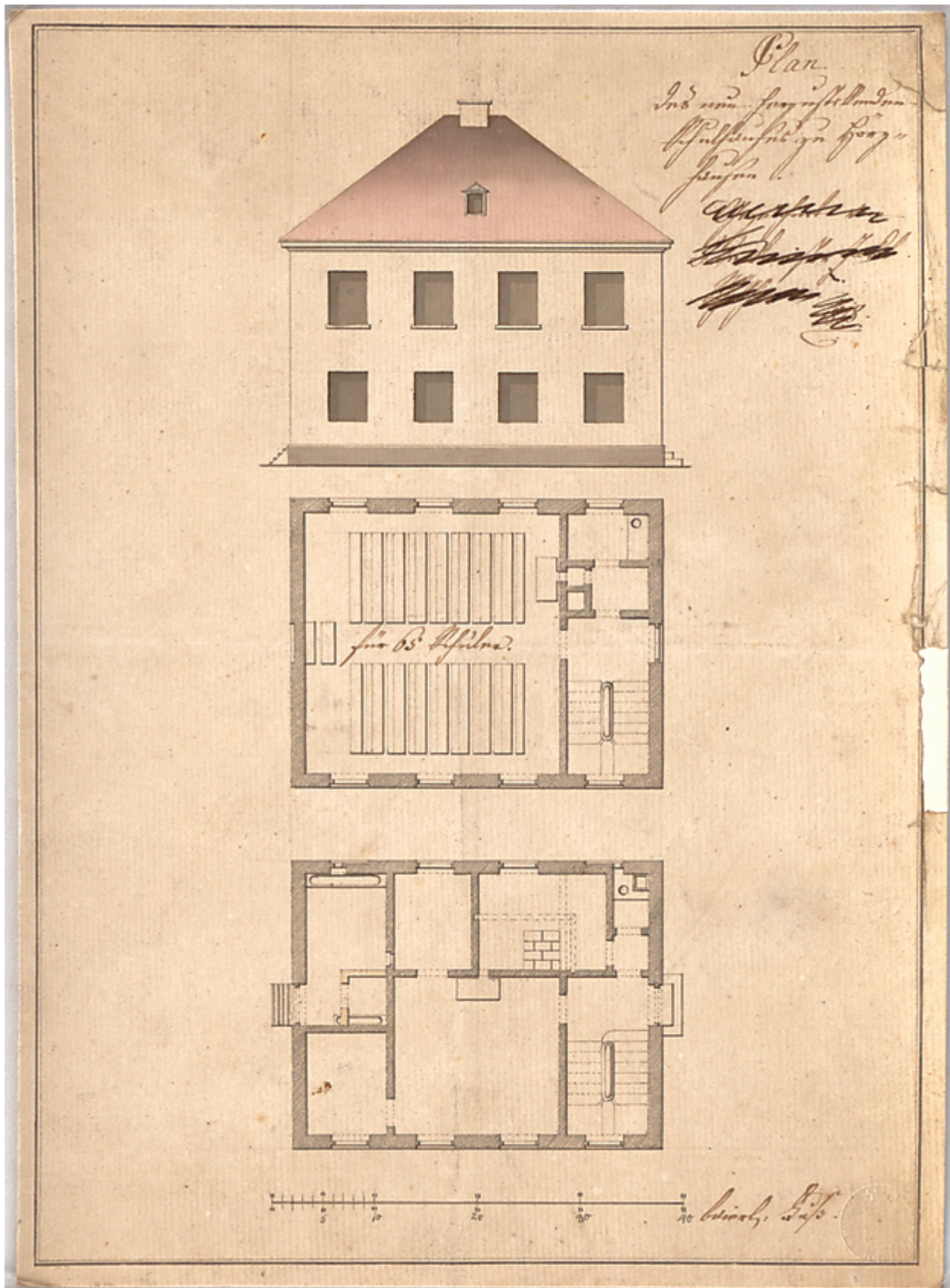
Eines mit der Schulpflicht verbundenen Probleme waren fehlende Schulhäuser. Nicht selten hatte ursprünglich die Schule im Haus des Mesners stattgefunden, doch das war nun zu klein. Für die Organisation der Schule war die Gemeinde zuständig, sie konnte aber, wenn der Lehrer auch kirchliche Dienste ausführte, die Kirchenstiftungen beteiligen. Der Hörzhausener Lehrer war zugleich Mesner, so konnten die Kosten aufgeteilt werden. Der Bericht der „Special-Schul-Statistik“ von 1833:

„Das Schulhaus wurde im Jahre 1821 nach Vorlage und Genehmigung des Planes neu erbaut, hat eine freundliche Lage und entspricht vollkommen seinem Zwecke. Zu ebener Erde wohnt der Lehrer und im ersten Stocke ist das Lehrzimmer.“

Und weiter:

„Das Schul- und Mesnerhaus wurde im Jahre 1821 mit hoher Genehmigung der k[öniglichen] Regierung neu erbaut. An den darauf verwendeten Auslagen bezahlte die Pfarrkirchenstiftung 3/4 und die Gemeinde 1/4. Alle Reparaturen tragen Kirche und Gemeinde jetzt gleichtheilig mit einander, so daß Bau und Unterhaltungspflicht des Schul- und Mesnerhauses vollkommen liquid gestellt ist.“

Im Plan vermerkt: „für 65 Schüler“. Man hatte also mit einer leichten Zunahme der Schülerzahl gerechnet.



„Plan des neu herzustellenden Schulhauses zu Hörzhausen“ von Johann Michael Voit (Architekturmuseum der TU München). Ob dieser Plan genauso verwirklicht wurde, bleibt unklar, denn es gibt

keine Außenansichten dieses alten Schulhauses.

Link zum Plan:

[Schulhaus: Grundrisse, Ansicht | bavarikon](#)

Rechte: CC BY-NC-ND 4.0

Werktagsschule Hörzhausen 1833

Die Schulstatistik von 1833 gibt weitere sehr genaue Informationen zum Schulwesen in Hörzhausen. Es gab 55 Werktagsschüler, 42 Schüler aus Hörzhausen und 13 aus Halsbach. Dafür war nur ein Lehrer angestellt, also fand Unterricht von 6 Jahrgängen zur gleichen Zeit in einer Klasse statt. Vergleiche zeigen, dass es zu dieser Zeit an einzelnen Schulen auch Klassen mit bis zu 80 Schülern gab.

„Da nur ein Lehrer vorhanden ist, so ist eine Theilung der Knaben und Mädchen für besondere Schulstunden nicht denkbar. Dagegen ist jedes Geschlecht separirt auf einer Seite. Die Klassen und Abtheilungen unterscheiden sich von je zwei zu zwei Jahren, so daß die Werktagsschule 3 Klassen hat, von welcher immer eine den Unterricht erhält, während die anderen mit anderen Arbeiten beschäftigt werden. Der Lehrplan für Elementarschulen von 1806 wird genau eingehalten, und nach den verschiedenen Altersstufen werden die Schüler in den sie treffenden Gegenständen unterrichtet.“

Sonntagsschule Hörzhausen 1833

Die Sonn- und Feiertagsschule besuchen insgesamt 42 Schüler und Schülerinnen. Aus der Schulstatistik:

„Obwohl die Abtheilung der Sonntagsschüler nach Geschlechtern sehr erwünschbar wäre, so kann sie doch aus Mangel an Zeit nicht stattfinden wegen des Gottesdienstes und des Religionsunterrichtes, indem die Schulzeit für jedes Geschlecht dann zu sehr abgekürzt und somit der ausgedehnte Unterricht beschränkt würde. „

Besoldung des Lehrers und Mesners 1833

Von seinem reinen Lehrergehalt hätte ein Dorfschullehrer kaum leben können. Der Beruf des Lehrers war hier meist mit der Aufgabe des Mesners verbunden, der wiederum als „Cantor und Organist“ diente, also für die Kirchenmusik zuständig war. Der Hörzhausener Lehrer war außerdem Gemeindeschreiber.

Im Jahr 1833 wird eine „Fassion“ erstellt, ein sehr detailliertes Einkünfteverzeichnis des Hörzhausener Lehrers. Auf den ersten Blick übersichtlich, erweisen sich die Einkunftsverhältnisse bei näherem Hinsehen als sehr komplex.

Das Gesamteinkommen des Lehrers und Mesners beträgt 278 Gulden.

Die Einkünfte bestehen aus verschiedenen Positionen (alle Geldwerte wurden auf ganze Gulden abgerundet):

Einkünfte als Lehrer: 133 Gulden

Haupteinnahme des Lehrers ist das Schulgeld, das von den Eltern für jeden Schüler bezahlt werden muss. Es ist von der Schülerzahl abhängig und wurde für die Fassion nach dem 10-jährigen Durchschnitt mit 109 Gulden berechnet. Die Lehrerwohnung ist frei und wird mit 15 Gulden angesetzt. Die Dienstgründe des Lehrers und Mesners umfassen 8 Tagwerk, sind teils Wiesen, teils Äcker und werden vom Lehrer selbst bewirtschaftet, dafür wird ein Einkommen von 9 Gulden vorgetragen.

Einkünfte als Mesner: 142 Gulden

Einkünfte als Mesner bestehen zunächst aus fixen Einkünften: so erhält er jährlich für seine Mesnertätigkeit 12 und als Cantor und Organist jährlich 10 Gulden. Daneben hat er Anspruch auf eine Reihe von Naturalien, die von alters her von verschiedenen Bauern oder Höfen geleistet werden mussten, so 3 Scheffel Korn, 41 Lütgarben (für das Läuten der Kirchenglocken), daneben Kirchtrachtkorn, Brot, Mehl und Eier. Ein Teil der Naturalien war wohl in eine Geldabgabe umgewandelt, ein Teil davon war noch als Naturalabgabe fällig. Der größte Einzelposten besteht aus dem Ertrag von Gebühren, vor allem für Hochzeiten und Taufen, er wurde nach dem 10-jährigen Durchschnitt ermittelt und mit 52 Gulden angesetzt.

Einkünfte als Gemeindeschreiber: 3 Gulden

Der Lehrer hat als Gemeindeschreiber ein fixes Gehalt von 3 Gulden pro Jahr.

Das Gehalt des Hörzhausener Lehrers in Höhe von 278 Gulden war nicht hoch, doch konnte eine Familie damit ihren Lebensunterhalt knapp bestreiten. Zum Vergleich: Die Hörzhausener Pfarrerstelle wurde 1831 mit Einkünften in Höhe von 722 Gulden ausgeschrieben.

Geistliche Schulaufsicht

Die Schulen waren nun zwar eine staatlich-gemeindliche Angelegenheit, doch wurden der Kirche zahlreiche Zugeständnisse gemacht. So lag die Schulaufsicht in geistlicher Hand. Die Schulaufsicht vor Ort übte die Lokalschul-Inspektion aus. Mitglieder waren der Vorsteher („Bürgermeister“) und zwei Mitglieder des Gemeindevorstandes („Gemeinderats“), den Vorsitz hatte der örtliche Pfarrer, der **Lokalschul-Inspektor**. Seine Aufgabe war nicht nur die Erfassung der Schulpflichtigen nach den Geburtsregistern, er sollte sich auch um die Verbesserung der Schulen und der Schulverhältnisse allgemein kümmern. Er erteilte gleichzeitig den Religionsunterricht und führte die jährliche Prüfung der Lehrer durch.

Dem Lokalschul-Inspektor – der gemeindlich-kirchlichen Aufsicht – übergeordnet war der **Distriktsschul-Inspektor**, der für die „staatliche Schulaufsicht“ zuständig war, vergleichbar mit dem heutigen Schulamt. Er war ebenfalls fast ausschließlich ein Pfarrer führte jährlich Schulprüfungen vor Ort durch.

Die Lehrer waren damit nicht nur fachlich, sondern auch hinsichtlich ihres sittlichen, staatsbürgerlichen und politischen Verhaltens der Kontrolle der Geistlichkeit unterstellt.

Im Verlauf des 19. Jahrhunderts nahmen die Konflikte zwischen den Lehrern, die nicht selten „liberal“ gesinnt waren, und der „konservativen“ geistlichen Schulaufsicht vielfach zu. Die geistliche Schulaufsicht wurde in Bayern erst im Verlauf der Revolution nach dem Ende des Weltkriegs und dem Ende der Monarchie im Jahr 1919 aufgehoben.

Schrobenhausen am 25. Januar 1855

Die Königl. Bayerische
Distrikts-Schulen-Inspektion
SCHROBENHAUSEN

an
H. A. Lokalschulinspektion Hörzhausen.

Dienste bezug. Geführte
in H. A. Lokalschulinspektion Hörzhausen.
Dienste bezug. Geführte
Schulb. ann. 1854 No. 218. 31 auf allg. Befehl Seiner Majestät des Königs ausgef.
Dienste bezug. Geführte von Schullehrer...
... in Erinnerung zu bringen...

Beeindruckender Briefkopf aus dem Jahr 1855: Schreiben der Distrikts-Schulen-Inspektion an die Lokalschulinspektion Hörzhausen wegen eines Lehrbuchs zur bayerischen Geschichte

Schulentlassungs-Zeugnisse

Am Ende der Schulzeit gab es wie heute Schulentlassungs-Zeugnisse. Das Stadtarchiv hat eine Sammlung alter Zeugnisse, hier ein Entlassungszeugnis aus der Hörzhausener Feiertagsschule aus dem Jahr 1855, mit dem zugleich die Schulpflicht beendet war. Entlassungs-Zeugnisse waren nicht nur Erinnerungsstücke, sondern wichtig für den weiteren Lebensweg, zum Beispiel konnte niemand heiraten, der nicht die Schulpflicht hinter sich gebracht hatte.

Übertragung

„Entlassungs-Schein

aus der Feiertags-Schule

Nach dem Xaver Kiermaier, geboren zu Hörzhausen kgl.[königlichen]

Landgerichts Schrobenhausen am 15ten Dezbr. 1837, die

Feiertags-Schule zu Hörzhausen vom 1ten Juni 1850 bis zum

31ten Mai 1853 mit vielem Fleiße besucht und die

Entlassungs-Prüfung mit sehr gutem Erfolge bestanden hat,

so wird der selbe hiemit der gesetzl(ichen) Schul-Pflicht förmlich und

zwar unter Zuerkennung folgender einzelner Qualifikations

Noten entlassen.“

Ausblick

Die Schulchronik nach Joseph Weichselbaumer enthält zahlreiche Namen von Lehrern in Hörzhausen ... viele bleiben nur wenige, manche auch nur ein oder oder zwei Jahre.

1853 Die Schule Hörzhausen bekommt neben dem Lehrer einen „Schulgehilfen“ zugeteilt.

1877 Die Schülerzahl ist nach einem Bericht auf 90 angewachsen, das Schulhaus ist viel zu klein.

1880 Ein neues Schulhaus wird gebaut. Von diesem Schulhaus gibt es die ersten fotografischen Aufnahmen.

1904-1905 Mit Jola Lüttich ist zum ersten Mal eine Frau als Lehrerin nachgewiesen, als Hilfslehrerin.

1912 Der weitere Neubau des Schulhauses aus dem Jahr 1912 beherbergt heute den Kindergarten.

1919 Aufhebung der geistlichen Schulaufsicht.

1919 Schul- und Mesnerdienst werden in Hörzhausen getrennt.



Kurz nach dem Neubau 1912

Quellen und Literatur

Schulakten der Schule Hörzhausen (Stadtarchiv Schrobenhausen)

Schulgeschichtliche Aufzeichnungen für die Volksschule Hörzhausen (Stadtarchiv Schrobenhausen, Kopie)

Zwei sehr interessante Beiträge zur bayerischen Schulgeschichte im „Historischen Lexikon Bayerns“

Zur allgemeinen Schulpflicht

[Allgemeine Schulpflicht \(1802\) – Historisches Lexikon Bayerns \(historisches-lexikon-bayerns.de\)](http://historisches-lexikon-bayerns.de)

Zur geistlichen Schulaufsicht

[Geistliche Schulaufsicht \(19./20. Jahrhundert\) – Historisches Lexikon Bayerns \(historisches-lexikon-bayerns.de\)](http://historisches-lexikon-bayerns.de)

Bisher erschienen

[Hörzhausen \(I\): Eine Chronik entsteht](#)

[Hörzhausen \(II\): Geschichte auf einen Blick](#)

[Hörzhausen \(III\): Geschichte der Feuerwehr 1873-1900](#)

Hörzhausen (IV): Historische Ansichtskarten [hier](#)

Hörzhausen (V): Hörzhausener Schulgeschichte 1800-1850 [hier](#)

Branchen in Schrobenhausen 1938: 17 Gasthöfe, drei Honighändler und ein Rossschlächter

geschrieben von Benno Bickel | 4. Mai 2026

Wer hebt schon Telefonbücher, Branchenverzeichnisse, Fahrpläne oder ähnliche Druckwerke auf, die vor allem im vordigitalen Zeitalter überaus nützlich, wenn nicht gar unentbehrlich sind, aber nach einiger Zeit ihren Gebrauchswert einbüßen? Leider sind solche Veröffentlichungen, die auch gerne zu den „Ephemera“ („nur einen Tag lang dauernd, vergänglich“) gezählt werden, oft auch von Archiven und Bibliotheken wenig oder gar nicht beachtet worden. Daher sind alte Einwohnerverzeichnisse oder zum Beispiel historische Kursbücher heute, nachdem nicht nur Sammler, sondern vor allem auch die Geschichts- und Sozialwissenschaften ihren Wert erkannt haben, gesuchte und gehütete Raritäten geworden.

Mehr und mehr Bibliotheken haben damit begonnen, glücklicherweise trotz aller Fährnisse erhalten gebliebene Stücke aus konservatorischen Gründen, aber auch, um sie breiterer und einfacherer Nutzung zugänglich zu machen, zu digitalisieren. Dank Texterkennung können auch „dicke Wälzer“ besser denn je zu den verschiedensten Zwecken ausgewertet werden, wovon zum Beispiel gerne [Familienforscher](#) Gebrauch machen.

Nun zählt Deutschland nicht unbedingt zu den Vorreitern der Digitalisierung historischer Druckwerke, und so wird man bei Recherchen häufig erst im Ausland fündig. Die kleine Kostbarkeit, die in diesem Beitrag vorgestellt wird, stammt aus

der [Śląska Biblioteka Cyfrowa](#) (ŚBC), der Schlesischen Digitalen Bibliothek in Katowice (Kattowitz). Im Jahre 1938 erschien das Deutsche Reichs-Adressbuch für Industrie, Gewerbe und Handel in seiner 36. Ausgabe. Im ersten Band der mehrere tausend Seiten umfassenden Zusammenstellung finden sich alphabetisch geordnet die Gemeinden Bayerns. Nach einem festen Branchen-Schema geordnet, verzeichnen die dicht bedruckten Seiten Namen, gegebenenfalls Telefonnummer (Abkürzung F) und Postscheck-Konto (Abkürzung Ps), manchmal auch die Straße des Geschäftsinhabers, Handwerkers, Freiberuflichen etc.

Wir veröffentlichen hier auszugsweise die Angaben, die in diesem Branchenbuch über die Stadt Schrobenhausen und die Gemeinden des Landkreises, damals noch Bezirksamt Schrobenhausen, verzeichnet sind. Es sind nicht alle Gemeinden des Altlandkreises aufgenommen. Ob dies mangels Informationen oder aus anderen Gründen geschah, lässt sich nicht nachvollziehen.








Schrobenhausener Geschäfte einst: Marktplatz mit der „Zeil“ (Sammlung Bickel)

Schon ein erster Blick auf das Schrobenhausener Verzeichnis offenbart eine vergangene Welt, die von der heutigen Wirtschafts- und Sozialstruktur sehr weit entfernt ist. Manche Namen von Händlern, Handwerkern oder Gastwirten sind auch heute noch ein Begriff, andere sind längst vergessen. An Branchen finden wir unter vielen weiteren:

- 17 Gasthöfe und Restaurationen
- 13 Kolonialwaren und 4 Gemischtwarenhändler
- 12 Schuhmacher
- 11 Bäckereien und 11 Metzgereien
- 5 Sattler
- 7 Schneider
- 5 Viehhändler
- 5 Eisen- und Stahlwarenhandlungen
- 4 Brauereien
- 4 Friseure
- 3 Konditoreien
- 3 Rechtsanwälte
- 3 Honighandlungen
- 1 Rossschlächter






Zudem finden sich in dem Verzeichnis heute weitgehend vergessene Handwerke wie [Gürtler](#), [Seiler](#) und [Gerber](#).

Die im Branchenverzeichnis vom 1938 enthaltenen Gemeinden des [Altlandlandkreises Schrobenhausen](#):

ADELSHAUSEN. Gemeinde. Reg.-Bez. Oberbayern, Bez.-Amt u. Amtsg. Schrobenhausen, Landg. Augsburg. 530 Einwohner.  (4,5 km) Reichertshofen    Pobenhausen. Kath.  Bankgeschäfte. *Darlehnskassen- verein EGmH.	Baugeschäfte. Lutz, Joh. Gasthöfe. Glöckl, F. – Grabmaier, O. Gemischtwaren. Hufnagel, J. – Pichler, G. Schmiede. Wittmann, M. Schneider. Unger, A. Schuhmacher. Priller, Joh.
--	--

ARESING, Gemeinde. Reg.-Bezirk
 Oberbay., Bez.-Amt u. Amtsger.
 Schrobenhausen, Landg. Augsburg.
 693 Einw.  (4 km)  Schro-
 benhausen  Kath. 
Bäcker. Kalteneger.
Bank. *Darlehnskassenverein, EGmuH.
Fleischer. Haut, A. – Schweiger, S.
Gasthöfe. Haut, A. – Schweiger, S.
 – Wittmann, Jakob.
Gemischtwaren. Fenzl, J. – Kal-
 tenegger, Leonh. – Maier.
Mühlen. Ottilinger, P. – Weihard, J.
Sägewerke. Limmer, J. – Wei-
 hard, J.
Schmiede. Gamperl, J.
Schneider. Müller, Gg. – Spiel-
 berger, J.
Schuhmacher. Assenbrunner, Frz.
 – Stemmer, K.
Stellmacher. Halser, Josef.
Tischler. Köthe, J. – Müller, P.
Ziegeleien. Redl, Johann, \mathfrak{K} 141.

BERG im Gau. Gemeinde (dazu-
geh. Alteneich, Dettenhofen, Dirsch-
hofen, Eppertshofen, Lamperts-
hofen, Oberarnbach, Obergrasheim,
Siefhofen, Stengelheim, Unter-

grasheim). Reg.-Bez. Oberbayern,
Bez.-Amt und Amtsger. Schroben-
hausen, Landg. Augsburg. 1194
Einw.  (5 km) Edelshausen 
  Langenmoosen. Kath 

Bank. *Berg im Gauer Spar- u.
Darlehnskassenverein, EGmuH, Ps
37678 Mü.

Futtermittel. Grünwald, Joh. (i.
S.), \mathcal{K} 10.

Gasthöfe. Bauch (i. O.) – Bitter-
wolf, Chr. (i. St.) [\mathcal{K} Neuburg
a. d. D. 159] – Mayr, G. – Ottin-
ger, Jos. – Schaller – Winter.

Gemischwaren. Mayer, K. –
Mayr, M. – Schaller.

Hebammen. Detter, Veronika.

Kartoffelgrosshdlg. Bitterwolf,
Chr. (i. St.) [\mathcal{K} Neuburg a. d.
Donau 159] – Grünwald, Joh., \mathcal{K} 10






Molkerelen. *Milchverwertungsge-
nossenschaft Stengelheim u. Umg.
EGmuH (i. St.).

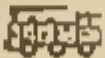
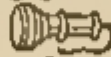



Schmiede. Polzmacher – Schiessl,
J. (i. D.), \mathcal{K} 8 – Sperl, L.

Schuhmacher. Direktor, M. –
Reiter – Trauner, Peter.

Stellmacher. Schmidl, G. –
Schiessl, Joh. (i. D.), \mathcal{K} 8.

Tischler. Bichler, J.

BRUNNEN. Gemeinde (dazugeh. Niederarnbach). Reg.-Bez. Oberbayern, Bz.-Amt u. Amtsg. Schrobenhausen, Landg. Neuburg a. D. 769 Einw.  Nieder-Arnbach, Str. Augsburg-Ingolstadt    Nieder-Arnbach. 2 kath. 
Bäcker. Kopold, J., \mathcal{R} 16.
Bank. *Darlehnskassenverein, EGmuH.
Fuhrwesen (Auto-). Dietrich, J. (i. N.), \mathcal{R} 1.
Gasthöfe. Bahnhofsrestaurant (X. Schwarzbauer [i. N.] – Dumps, Frz. – Hirschberger, Gg. – Limmer, Adolf – Winkler, K.
Gemischtwaren. Herrmann, B. – Kopold, J., \mathcal{R} 16.
Handelsleute. Mayr, Joh., \mathcal{R} 4.
Kartoffelgrosshandlg. Wenger, A., \mathcal{R} 15.
Landesprodukte. Reindl, Gg., \mathcal{R} 9, Ps 36698 Mü. – Schwarzbauer, Xav. (i. N.), \mathcal{R} 6 – Seitz, Anton.
Schmiede. Reischl, J. – Steinhäuser, J.
Stellmacher. Ahle, Jos.
Tischler. Kogold, Christian.

EDELSHAUSEN. Gemeinde (dazugeh. Gaishof, Linden). Reg.-Bez. Oberbayern, Bez.-Amt und Amtsg. Schrobenhausen, Landg. Augsburg. 478 Einw.  Strecke Ingolstadt–Augsburg  Schrobenhausen   Kath. 

Bäcker. Mayr.

Bankgeschäfte. *Spar- und Darlehenskassenverein EGmbH.

Baugeschäfte. Michael, Walter.

Elektr. Zentralanl. *Elektrizitäts-Genossenschaft E.-Linden EGmbH.

Fahrradhdlg. Stegmeier, Ludw.

Gasthöfe. Buchberger – Buchbart – Frinzi – Kothmeir.

Gemischtwar. Mayer – Mayinger.

Sägewerke. Buchhart, Al., K 82.






Schmiede. Stegmeier, Ludw.

Schuhmacher. Höss, Matthäus.

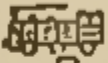


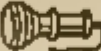
Tischler. Seitz, Max – Thurner, Peter (i. Lin.).

Ziegeleien. Buchhart, Alois, K 82.

Zigarrengrosshandlg. *Haslacher Cigarren-Engros-Haus, K 79, Ps 29087 Mü.

GEROLSBACH. Gemeinde. Rg.-
Bez. Oberbayern, Bez. - Amt u.
Amtsg. Schrobenhausen, Landg.
Neuburg. 1024 Einw.  (13 km)
Schrobenhausen   
1 kath. .

Aerzte. Sträußl, Jos.
Bäcker. Hinterberger, L., K 14 -
Riess, Josef.
Bankgeschäfte. *Darlehnskassen-
verein Gerolsbach - Siegenbach
EGmbH, K 11.
Baustoffhandlg. Betzenhofer.
Böttcher. Rassl.
Dentisten. Schlehuber, Hch., Ps .
25669 Mü.
Flischer. Hoiss, L. - Treiner, A.
Friseure. Laumeyer, Maria - Ste-
ger, R.
Gasthöfe. Breitner, Benedikt -
Buchberger, X. - Treiner, A.
Gemischtw. Breitner, Franziska u.
Theresie - Knorr, Theresia - Riess,
Joh. - Sonhütter, Jos. - Stecken-
biller, Max.
Klempner. Wanner.
Maurermelster. Zainer, Peter.
Mechaniker. Schubert.
Mühlen. Felber, Joh. - Haas, J.
Sägewerke. Felber, Joh.
Sattler. Hechtl, J.
Schmiede. Lechenbauer.
Schneider. Fischer, Gg. - Schwarz-
bauer - Zeindl, J.
Schuhmacher. Menzinger, Jos. -
Schmid.
Sellereien. Burger, J.
Stellmacher. Sonhüter, Josef -
Sonhüter, Michl.
Tischler. Lugmair - Salvamoser
- Schrems, J.
Uhrmacher. Langreiter, Jos.

GRIMOLZHAUSEN. Gemeinde,
Reg.-Bez. Oberbayern, Bez.-Amt
u. Amtsg. Schrobenhausen, Ldg.
Neuburg a. D. 464 Einw. 
(10 km) Schrobenhausen  
Sandizell  Pöttmes.

Bankgeschäfte. *Spar- und Dar-
lehnskasse, EGmuH.

Dreschmaschinenverleih. *Dresch-
genossenschaft EGmbH.

Gasthöfe. Kaierle – Mayer – Modl-
meier.

Gemischtwaren. Lämmle – Wigl.

Landesprodukte. Mühlpointner,
Simon, K 49.


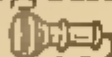
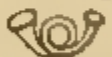


Müh'len. Spies. P.

Schmiede. Hell, Peter.

Schuhmacher. Zinsmeister.

Stellmacher. Michl, Math.

Tischler. Pongratz, Josef.

HÖRZHAUSEN. Gemeinde.
Reg.-Bez. Oberbayern, Bez.-Amt,
Amtsger. Schrobenhausen, Landg.
Augsburg. 591 Einw.  Strecke
Augsburg-Regensburg (♂ Schro-
benhausen)  Schrobenhausen
  Kath. 

Bäcker. Müller, Ludwig.

Bank. *Darlehnskassen-Verein EGmbH

Fahrradhdlg. Treffer, Xaver.

Gasthöfe. Binzer – Manhart – Rupp.

Gemischtwaren. Müller, J. –
Treffer.

Käsefabr. Leinauer, M.

Mühlen u. Sägewerke. *Heggen-
staller, Mühle u. Sägewerk, Hans,
K 103, Ps 36830 Mü.

Sattler. Koch, Johann.

Schmiede. Eberle, Johann.

Schnelder. Ziegler, Georg.

Schuhmacher. Denz, Joh. – Fleisch-
mann, Frz. – Holzapfel, L.

Stellmacher. Baumann, K.

Tischler. Denz, P.

HOHENWART bei Schrobenhausen. Gemeinde. Reg.-Bezirk Oberbayern, Bez.-Amt und Amtsgericht Schrobenhausen, Landger. Augsburg. HK München. 987 Einw.  (12 km) Schrobenhausen  Pfaffenhofen—H.—Schrobenhausen.    Kath.  Taubstummenanstalt.

Bürgermeister: Georg Schwaier.

Krankenhaus: Bezirks-.

Feuerwehr. Freiwillige: Andr. Köpf.

Ärzte. Hofmiller, H. — Pointer, H., Ps 38466 Mü.

Zahnärzte. Dr. Hartwich, Jos.

Tierärzte. Dr. Steiner, J.

Bäcker. Bogenrieder, Gg. — Haindl, Christine — Kaiser, Gg. — Seywerd, Maria — Weichart, Joh.

*Bankgeschäfte. *Darlehnskassenverein, EGmuH, K 17 — Stadtspar-kasse Schrobenhausen (Zwgn.).*

Baugeschäfte. Lachemeier, Jos — Thaller, Gg., K 4.

Bierbrauereien. Hiesinger, Gg., K 1.

Böttcher. Höpp, Bernh.

Buchblinder. Schwaiger, Joh.

Buchdruckerelen. Burzler, Jos., K 31.

Elektr. Installationen. Schwaier, Gg., K 32.

MÜHLRIED. Gemeinde. Rg.-Bz.
Oberbayern, Bez.-Amt u. Amtsger.
Schrobenhausen, Landger. Augs-
burg. 680 Einw.  (2,8 km) 
  Schrobenhausen. Kath. 
Bankgeschäfte. Darlehnskassen-
Verein Mühlried.
Betonwerksteinfabr. *Kunststein-
werke Schrobenhausen GmbH.
Gasthöfe. Gschössl, A.
Gemischtwar. Gnad, Math. – Haas,
G. – Kappelmeier, S. – Schneider
Söhne, G., K 132, Ps 5383 Mü.
Mechaniker. Riedl, Joh., K 146.
Tischler. Liegl, Karl.

SANDIZELL. Gemeinde (dazugehör. Gollingkreut, Klingsmoos).
Reg.-Bez. Oberbayern, Bez.-Amt
u. Amtsg. Schrobenhausen, Landg.
Augsburg. 825 Einw.  (6 km)
Schrobenhausen  Schroben-
hausen-Pöttmes  Schroben-
hausen  1 kath. 

Bäcker. Pögl, Jakob.

Bank. *Darlehnskassenverein EGmuH.

Bierhandlung. Golling, J.

Brennerelen. Gräflich von u. zu
Sandizell'sche Brennerei, \mathcal{R} 114,
Ps 38663 Mü.

Fleischer. Amberger, Th. – Gerst-
meier.

Gasthöfe. Amberger, Th. – Friedl
(i. Kl.) – Gerstmeier – Wagner,
A. (i. G.).

Gemischwaren. Frohnwieser, A.
– Helfer, Johann – Pögl, A.

Schmiede. Wagner, Gg.

Schuhmacher. Kiegele, W.

Stellmacher. Stocker jun., Martin.

Tischler. Appel, P. – Baierl, M.

WAIDHOFEN (bei Schrobenhausen). Gemeinde (dazug. Schenkenau, Schenkengrub, Seelhof, Stadel). Reg.-Bez. Oberbayern, Bez.-Amt u. Amtsg. Schrobenhausen, Landg. Augsburg. 540 Einwohner.  (5 km) Edelshausen  Schrobenhausen  

Bäcker. Kreller, A. – Lang, P.

Friseur. Oswald, Jos.

Gasthöfe. Brummer, Gg. – Niest, Jos.

Gemischtwaren. Kreller, A. – Lang, P. – Pichler, Franziska – Schwaiger, M.

Mühlen u. Sägewerke. Fröhlich, L., Kl 41.

Sattler. Fleischmann, F.

Schmiede. Fischer, J. – Greppmair, W.

Schneider. Eberl, Jos. – Kisslinger, J.

Schuhmacher. Bitzl, Joh.

Stellmacher. Essigkrug, J. – Weber, M.

Tischler. Kindler, J. – Schwaiger, J.

Gemeinde Waidhofen – Branchenverzeichnis 1938

Quelle: Deutsches Reichs-Adressbuch für Industrie, Gewerbe und Handel. Band I: Adressen-Verzeichnis Baden. Bayern und Rheinpfalz. Hessen. Württemberg. Hohenzollern. Thüringen. 36. Ausgabe 1938. Berlin 1938 – Digitalisat: **Śląska Biblioteka Cyfrowa** – <https://sbc.org.pl/dlibra/publication/657961/edition/618941>

150 Jahre Paartalbahn – eine sehr kurze

Geschichte

geschrieben von Benno Bickel | 4. Mai 2026

Die [Paartalbahn](#), die seit dem 15. Mai 1875 Augsburg über Friedberg, Aichach und Schrobenhausen mit Ingolstadt verbindet, ist heuer 150 Jahre alt geworden. In Dasing und Friedberg gab es Veranstaltungen und Ausstellungen, in Schrobenhausen ist dieses Jubiläum nicht gefeiert worden. Wie auch immer, ein Grund zurückzublicken – auch aus Schrobenhausener Sicht.

Erste Aktivitäten zum Bau der Strecke gingen bereits 1860 von Augsburg aus, doch es sollte zwölf Jahre dauern, bis die Mühen der Bürokratie und vor allem der Politik den Weg für den Baubeginn im Mai 1872 freigaben. Ein Aspekt, der für den Bahnbau sprach, war die Verbindung der Landesfestung Ingolstadt mit dem Artillerie-Schießplatz Lechfeld südlich von Augsburg. Der Schrobenhausener Stadtpfarrer und Landtagsabgeordnete Dr. Anton Schmid (1827-1881) versuchte 1863 die Kammer der Abgeordneten für eine alternative Streckenführung München – Dachau – Schrobenhausen – Ingolstadt zu gewinnen. Die Bemühungen waren vergeblich.

Der Bau der 62 km langen, eingleisigen [Hauptbahn](#) Augsburg-Hochzoll – Ingolstadt Centralbahnhof fand ohne mechanische Hilfsmittel mit Schaufel und Spitzhacke statt und dauerte dennoch vom ersten Spatenstich bis zur Eröffnung nur drei Jahre. Der Schrobenhausener Stadtmaurermeister Joseph Lenbach (1820-1887), Stiefbruder des Malers [Franz von Lenbach](#) (1836-1904), zeichnete für die Ausführung der Baulose Hörzhausen – Schrobenhausen und Schrobenhausen – Königslachen verantwortlich, übernahm sich und ging in Konkurs.

Im Eröffnungsfahrplan ab 15. Mai 1875 – der Güterverkehr hatte informell bereits am 1. Mai begonnen – umfasste das Zugangebot von Augsburg nach Ingolstadt einen beschleunigten Personenzug und drei gemischte Züge (kombinierter Personen- und Güterzug, der auf den Unterwegsbahnhöfen auch rangierte, also Güterwagen abstellte oder mitnahm). Von Ingolstadt nach Augsburg weist der Fahrplan zwei Personenzüge und zwei gemischte Züge aus. Die Fahrt im gemischten Zug von Schrobenhausen nach Ingolstadt dauerte – um ein Beispiel zu nennen – eine Stunde und 13 Minuten. Heute sind es 18 Minuten.

Nr. 34. Augsburg—Ingolstadt—Regensburg.										Nr. 35. Regensburg—Ingolstadt—Augsburg.																
Entfernung	Billetpreise			Stationen.	874		442		444		440		Entfernung	Billetpreise			Stationen.	439		441		443		875		
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.		Güt. Zug	Post. Zug	Post. Zug	Post. Zug	Güt. Zug	Güt. Zug	Güt. Zug	Güt. Zug		I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.		Post. Zug	Post. Zug	Post. Zug	Güt. Zug	Güt. Zug	Güt. Zug	Güt. Zug	Güt. Zug	Güt. Zug
Stf.	Wartspennige			ab Augsburg	Augsburg ¹	ab	122	900	110	622		Stf.	Wartspennige			ab Regensburg	Regensburg ⁸	ab	700	1285	500	820				
5	40	30	20		Hochzoll	{ an	222	908	118	628		6	50	35	25		Sinzling	an	709	1244	509	826				
8	65	45	30		Friedberg	" ab	221	917	130	622							Sinzling	ab	711	1246	511	828				
16	130	85	55		Dafing	"	222	930	143	722		15	120	80	55		Gundelshausen	"	727	102	527	922				
20	160	110	70		Obergriesbach	"	322	938	151	721		19	155	105	65		Abbach	"	735	110	535	928				
26	210	140	90		Aichach ²	"	322	948	201	721		25	200	135	85		Saal	an	744	119	544	922				
32	260	170	110		Rabersdorf	"	322	1000	213	722							n. Kelheim Nr. 37 S. 23	ab	746	121	546	928				
42	310	225	145		Schrobenhausen ³	"	422	1018	232	722		32	260	170	110		Ehaldorf	"	759	134	559	1021				
53	425	285	185		Arnbach	"	422	1038	252	822		40	320	215	140		Abensberg ⁷	"	814	149	614	1021				
61	490	325	210		Zuchering	"	522	1051	306	822		46	370	245	160		Neustadt a/D. ⁶	"	829	204	629	1122				
67	540	360	230		Ingolstadt Ctrb. ⁴	an	522	1100	315	822		54	435	290	185		Münchsmünster	"	842	217	622	1128				
					n. München Nr. 2 S. 5	Post. Zug				Güt. Zug		60	480	320	205		Bohburg ⁵	"	854	229	624	1128				
					n. Treuchtling " 1 " 2	3ug				876		67	540	360	230		Manching	"	906	242	726	1222				
					n. Donaau. " 38 " 23	440						74	595	395	255		Ingolstadt Ctrb. ⁴	an	918	254	718	1222				
					ab Ingolstadt Ctrb.	Ingolstadt Ctrb.	ab	640	1125	350	822						n. München Nr. 2 S. 3									
8	65	45	30		Manching	"	653	1138	403	922						n. Donaau " 38 " 23										
14	115	75	50		Bohburg ⁵	"	706	1151	416	922						n. Treuchtling. " 1 " 2										
21	170	115	75		Münchsmünster	"	717	1202	427	922						ab Ingolstadt Ctrb.	ab	1010	330	722	920					
28	225	150	100		Neustadt a/D. ⁶	"	734	1219	444	1021		6	50	35	25		Zuchering	"	1020	340	722	920				
34	275	185	120		Abensberg ⁷	"	746	1231	456	1021		14	115	75	50		Arnbach	"	1036	355	820	926				
43	345	230	150		Ehaldorf	"	801	1246	511	1122		26	210	140	90		Schrobenhausen ³	"	1057	417	820	926				
50	400	265	170		Saal	an	812	1257	522	1121		35	280	190	120		Rabersdorf	"	1113	433	826	926				
					n. Kelheim Nr. 37 S. 23	ab	815	100	525	1122		42	340	225	145		Aichach ²	"	1126	446	829	926				
55	440	295	190		Abbach	"	828	113	538	1122		47	380	250	160		Obergriesbach	"	1135	455	922	926				
59	475	315	205		Gundelshausen	"	835	120	545	1222		52	420	280	180		Dafing	"	1143	503	926	926				
68	545	365	235		Sinzling	an	850	135	622	1222		59	475	315	205		Friedberg	"	1158	518	922	614				
					n. Alting Nr. 36 S. 23	ab	851	136	621	1222		62	500	330	215		Hochzoll	an	1203	524	922	628				
74	595	395	255		Regensburg ⁸	ab	900	145	622	1222						n. München Nr. 16 S. 13										
					n. Nürnberg Nr. 52 S. 30	an										Hochzoll	ab	1206	527	922	633					
					n. Schwandorf " 40 " 24							67	540	360	230		Augsburg ¹	an	1214	535	926	650				
					n. Passau " 53 " 33											n. Buchloe Nr. 32 S. 21										
																n. Ulm " 15 " 12										
																n. Donaau " 31 S. 20										

Fahrplan der Paartalbahn aus dem Jahr 1876, ein Jahr nach der Eröffnung. (Sammlung Benno Bickel)

Die Paartalbahn trug wesentlich zu einer etwas verspäteten „Gründerzeit“ bei der Industrialisierung in Schrobenhausen und Aichach bei. Ebenso profitierte die Landwirtschaft vom schnellen und preiswerten Transport auf der Schiene. Massengüter (besonders der Hauptenergieträger Kohle), Fertigprodukte (etwa Papier aus Schrobenhausen), Baumaterial und Agrarerzeugnisse konnten erstmals schnell und wirtschaftlich über große Entfernungen transportiert werden. Viele Menschen, für die Postkutschen, Carriolpost und Stellwagen jenseits ihrer finanziellen Möglichkeiten lagen, konnten sich erstmals ein Billet für eine Zugfahrt leisten.

Mit der rasanten technischen, wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts und bis zum Ersten Weltkrieg wurden die Züge auf der Paartalbahn länger und leistungsfähiger, schneller und bequemer. Nicht umsonst wird diese Epoche auch gerne als Eisenbahn-Zeitalter bezeichnet.

1920 ging die Paartalbahn wie das gesamte Streckennetz der einstigen [Königlich Bayerischen Staatsbahnen](#) auf die [Deutsche Reichsbahn](#) über. Zwischen Inflation einerseits und dem Beginn des Zweiten Weltkriegs andererseits gab es eine Reihe von Verbesserungen im Zugangebot. Den Zweiten Weltkrieg überstand die Strecke mit nur sehr geringen Schäden.

Die [Deutsche Bundesbahn](#), gegründet 1948 und aufgelöst 1993, brachte eine ganze Reihe von Modernisierungen auf den Weg. So wurde der Einsatz von Dampflokomotiven kontinuierlich verringert und 1967 beendet. Ergänzt wurden die Dampfzüge schon ab den frühen 1950er Jahren durch Schienenbusse, ab den 1960er Jahren durch Personenzüge mit Diesellokomotiven.



Viele Jahrzehnte prägten auch auf der Paartalbahn Dampflokomotiven das Betriebsgeschehen. Lok 50 1201 im Jahre 1967 mit einem Güterzug kurz vor Schrobenhausen. (Foto: Benno Bickel)

Hinsichtlich Zugangebot – auch im Güterverkehr – und Leistungsfähigkeit erreichte die Paartalbahn zwischen 1965 und 1975 einen Höhepunkt. Dennoch war die Strecke zwischen 1976 und 1979 akut von einer Stilllegung des Reisezugverkehrs bedroht. Das Thema bildete für vier Jahre ein großes lokales und regionales Politikum. Die Einstellung konnte verhindert werden, dennoch ging es in den 1980er Jahren mit der Paartalbahn bergab. So wurden die Bahnhöfe bzw. Haltepunkte Paar, Hörzhausen, Edelshausen, Niederarnbach und Pobenhäusen geschlossen und die Gleisanlagen der Bahnhöfe bis in den folgenden zwei Jahrzehnten bis zum Minimum der Betriebstauglichkeit abgebaut. Von 1985 bis 1996 verkehren auf dem Streckenabschnitt zwischen Aichach über Schrobenhausen nach Ingolstadt samstags keine Reisezüge, sonntags nur noch ein weitgehend nutzloses Alibi-Zugpaar am frühen Abend. Die als Ersatz eingesetzten Busse waren aufgrund der langen Fahrtzeiten nur wenig nachgefragt. Die Paartalbahn hatte ihren Tiefststand erreicht.

Ebenso geriet der einst bedeutsame Güterverkehr ist nach dem Willen der deutschen

Verkehrspolitik zunehmend in eine Abwärtsspirale und ist seit Ende der 1990er Jahre so gut wie tot. Die Durchgangsüberzüge und die Ganzzüge aus Kesselwagen mit Produkten der Ingolstädter Raffinerien verschwanden zunehmend mit der Elektrifizierung der Donautalbahn 1980, die Nahgüterzüge des Einzelwagenverkehrs, die im Bahnhof Wagen für Industrie und andere Besteller bereitgestellt und wieder abgeholt wurden, verschwanden mit der Jahrtausendwende.

Lediglich die Pfeifer Holz GmbH in Unterbernbach und die Scherm Gruppe mit dem großen Audi-Parkplatz im Karlskroner Ortsteil Probfeld besitzen heute noch einen Gleisanschluss. In Schrobenhausen hatten früher unter anderem die Papierfabrik Leinfelder, das Sägewerk Prücklmair, die BayWa (drei verschiedene Anschlüsse), die Kartoffelflocken- und Stärkefabrik (Südstärke), die Hanfröste und Ytong einen Gleisanschluss.



Ökologisch sinnvoll, aber verkehrspolitisch nicht gewollt: Der Güterverkehr auf der Paartalbahn gehört fast völlig der Vergangenheit an. Unser Bild aus den frühen 1980er Jahren zeigt einen Durchgangsgüterzug nach Augsburg, der gerade den Schrobenhausener Bahnhof mit seinen damals noch umfangreichen Gleisanlagen passiert. (Foto: Benno Bickel)

Mit der formalen Privatisierung der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn (neue Bundesländer) zum 1. Januar 1994 und Gründung der privatwirtschaftlich geführten, wiewohl zu 100 Prozent in Staatsbesitz befindlichen

[Deutschen Bahn AG](#) wurde die Infrastruktur – also die Gleisanlagen etc. – vom Zugbetrieb getrennt. Seit 13. Dezember 2009 fährt auf der Paartalbahn im Auftrag der „[Bayerischen Eisenbahngesellschaft](#)“ (BEG), die den Regionalverkehr in Bayern organisiert, die „[Bayerische Regiobahn](#)“. So heimatverbunden der Name auch klingt, verbirgt sich dahinter der französische Konzern „transdev“. Zum Einsatz kommen moderne Dieseltriebzüge des Typs [LINT 41/H](#) mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.

So ist heute im 150. Jubiläumsjahr ist das Angebot auf der Paartalbahn besser denn je. Vom frühen morgen bis Mitternacht verkehren die Züge zwischen Augsburg und Ingolstadt im [Stundentakt](#) (Augsburg Hbf– Aichach im 30-Minuten-Takt; Augsburg Hbf – Friedberg im 15-Minuten-Takt. Die Zahl der Reisenden auf der Paartalbahn ist seit Einführung und schrittweiser Ausdehnung des Stundentakts in den Nachtstunden gewaltig gestiegen, allein zwischen 2008 und 2012 um 72 Prozent. Aktuellere Zahlen werden als „Geschäftsgeheimnis“ nicht kommuniziert.

Und die Zukunft? Es gibt vage Pläne für eine Teilelektrifizierung der Paartalbahn und den Einsatz umweltfreundlicher Batterie-Triebwagen, die unter Fahrdrabt aufgeladen werden. Die gegenwärtigen Tendenzen der Verkehrs- und Umweltpolitik sprechen jedoch eher gegen das Vorhaben.



Die Paartalbahn heute: Dieseltriebzüge der „Bayerischen Regiobahn“ im Taktverkehr.

Die Aufnahme vom 11. Dezember 2024 zeigt VT 320 bei der Feldwegbrücke nahe des Königslachener Weges in Schrobenhausen als Regionalbahn von Ingolstadt nach Augsburg Hbf. (Foto: Benno Bickel)

150 Jahre Paartalbahn-Geschichte(n)

geschrieben von Benno Bickel | 4. Mai 2026

Vor 150 Jahren fuhr am 15. Mai 1875 auf der Paartalbahn der erste Zug von Augsburg nach Ingolstadt. Auch in Schrobenhausen begann damit eine neue Ära im Personen- und Güterverkehr. Preiswertes Reisen, nie gekannte Möglichkeiten, Rohstoffe, Fertigprodukte und Agrarerzeugnisse schnell und bezahlbar über lange Strecken zu transportieren. Unsere Paartalbahn-Geschichten wollen einzelne Episoden – mal Licht, mal Schatten – aus 150 Jahren herausarbeiten.

Königsmoos – Geschichte einer Donaumoosgemeinde

geschrieben von Max Direktor | 4. Mai 2026



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 Gemeindeglieder. 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

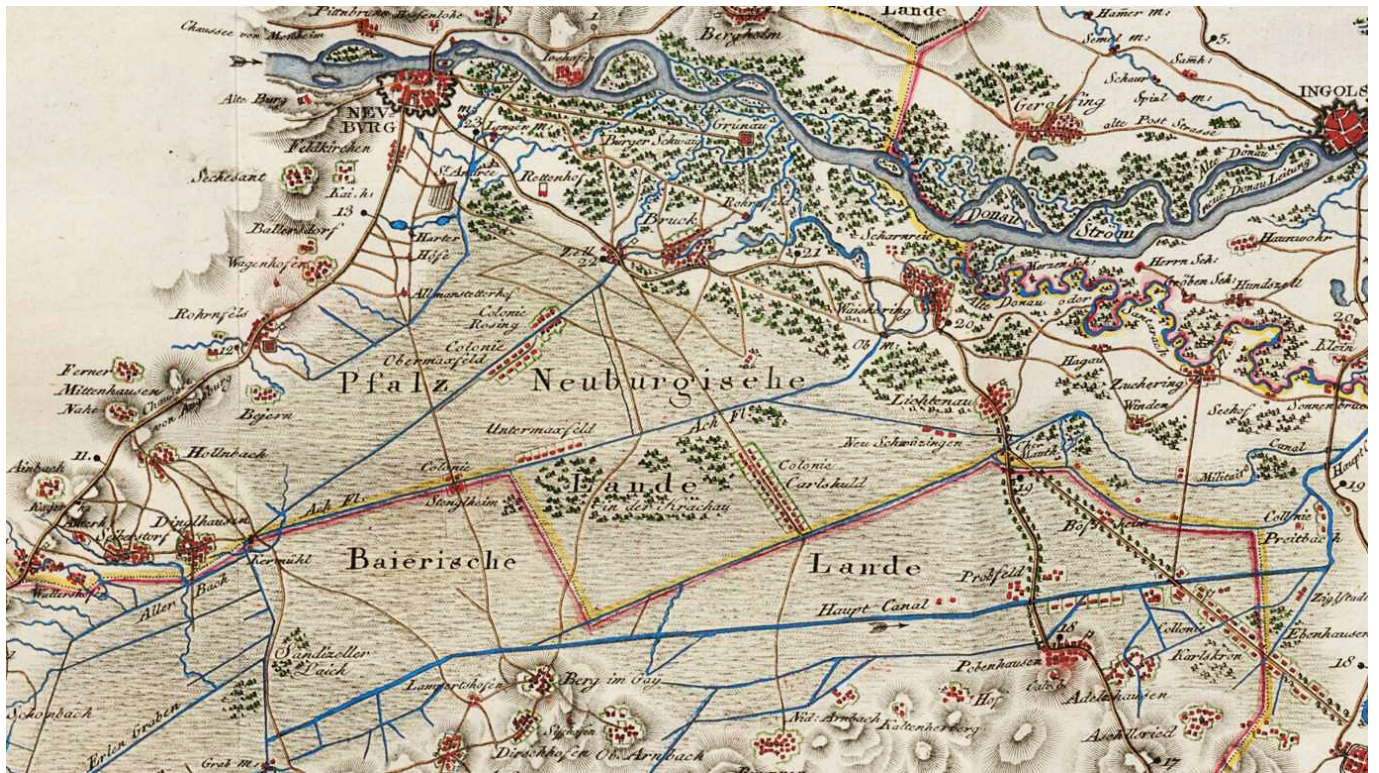
Das Donaumoos (zur Unterscheidung vom Schwäbischen Donaumoos auch „Altbayerisches Donaumoos“ genannt) ist in vielerlei Hinsicht ein besonderer Landstrich. In alten Quellen wird es oft auch als „Schrobenhausener Moos“ bezeichnet, weil es vom Schrobenhausener Donaumooslehengericht verwaltet wurde. Bis 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

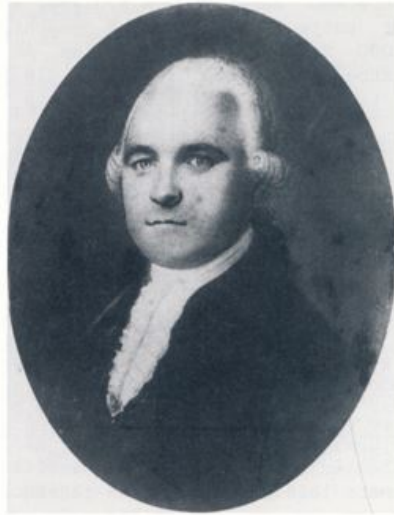
Die neuere Kultivierung und Besiedlung des Donaumooses beginnt Ende des 18. Jahrhunderts und gilt als größte Neulandgewinnung in Bayern seit dem Mittelalter. Das Haupthindernis wurde erst mit dem Regierungsantritt des Kurfürsten Karl Theodor aus dem Weg geschafft, denn dieses Mooregebiet gehörte seit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



„Karte des trocken gelegten Donaumer Moores“ von Adrian von Riedl (Ausschnitt, 1804). Wir sehen hier Gebäude in Obermaxfeld, Rosing, Untermaxfeld 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 Neuschwetzungen. 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.-Maxfeld Schw.

Kath. Pfarrkirche

Untermaxfeld – 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

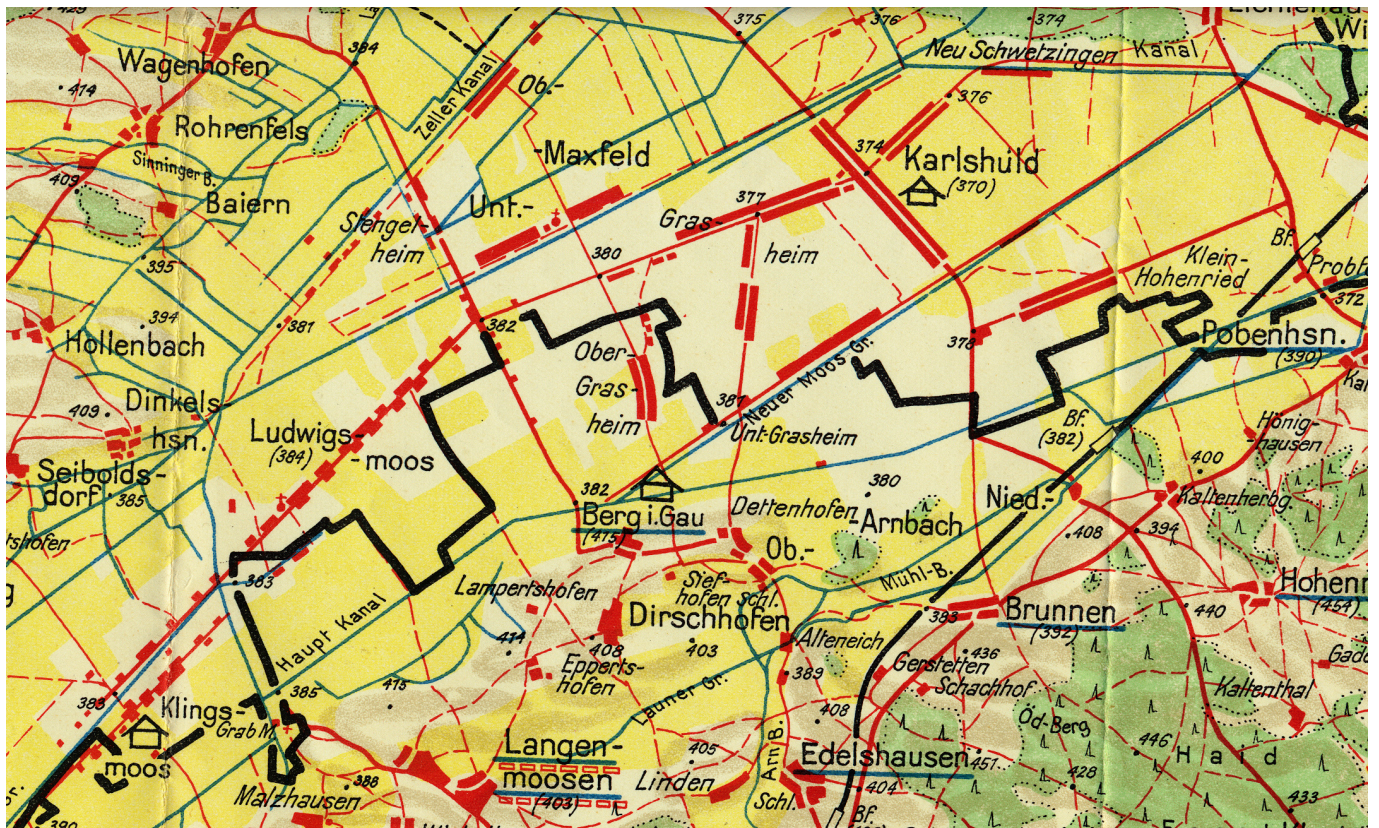
Die Entwicklung der Gemeinde weist viele Besonderheiten auf. Da die Besiedlung ja erst im Gange war, konnte sich die Bevölkerungszahl von 1840 bis 1900 verdoppeln, während andere Gemeinden stagnierten. Besondere Erwerbszweige neben der Landwirtschaft waren die Torfstecherei, aber auch die Kalkbrennerei. 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 zusammengenagelt, 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 Untermaxfelder Ortsteil Neuschwetzungen 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 Gemeindepартnerschaften 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)

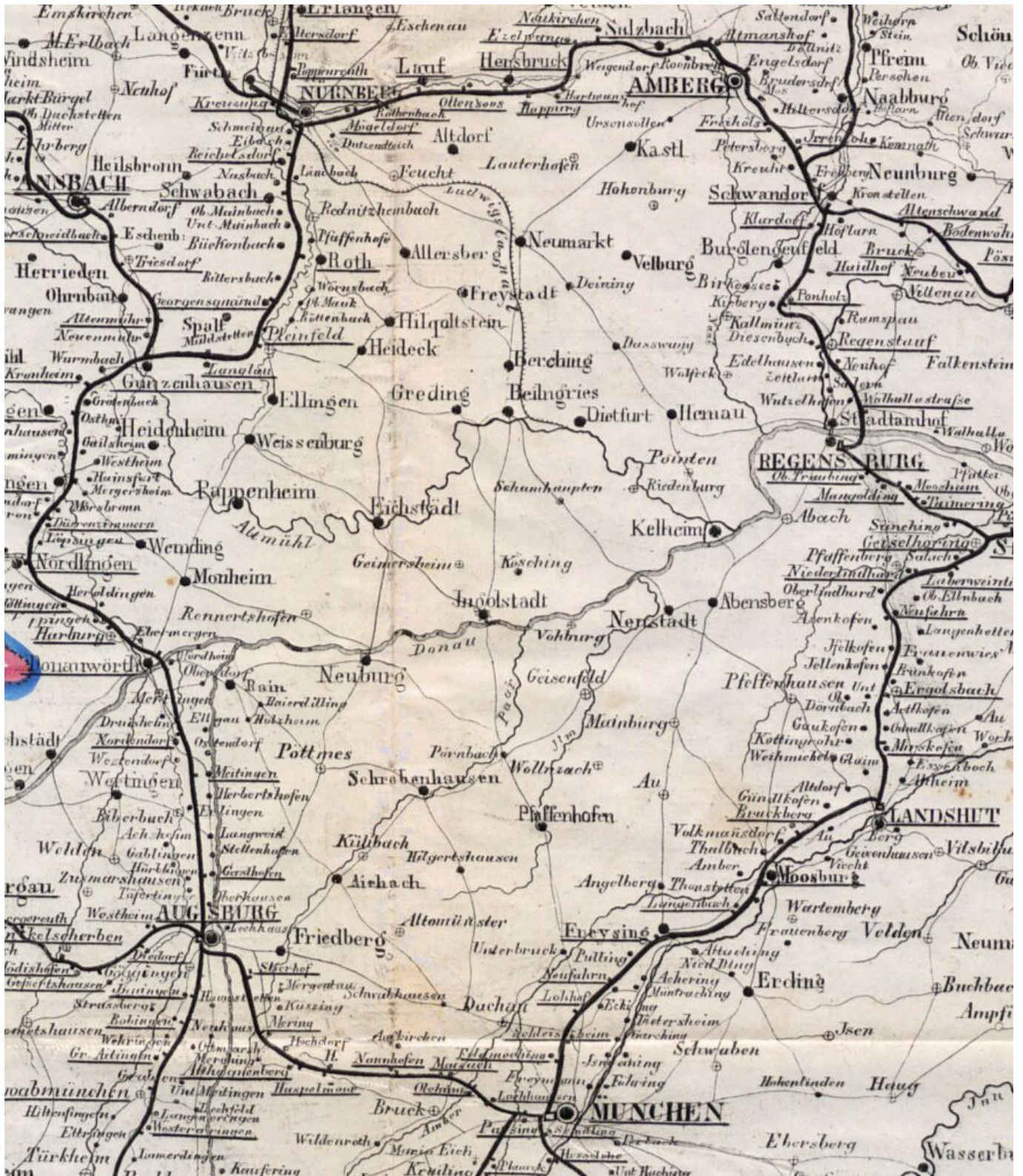
Eigene Recherchen in digitalisierten Druckwerken (z. B. über Google Books, Bavarikon, HathiTrust)

Stadtpfarrer Dr. Anton Schmid und die Paartalbahn

geschrieben von Benno Bickel | 4. Mai 2026

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 Rathusaal 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:

Augsburg, Friedberg, Michach, Schrobenhausen und Hohenwart,
im Februar 1861.

Betreff:

Die Erbauung einer Eisenbahn zwischen
Augsburg und Ingolstadt.

Allerdurchlauchtigster, Großmächtigster König! Allergnädigster König und Herr!

Die Vertreter der Städte Augsburg, Friedberg, Michach, 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 Hauptfeste 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 Piff. 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. Donaauörth 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 Schwarzwalde 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:

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, dahin 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 Krinzi 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 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.“

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 sollte, 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

Von der Kupferschmiede zur Weltfirma – die Geschichte der Firma BAUER in Schrobenhausen

geschrieben von Max Direktor | 4. Mai 2026



Werkstatt von Kupferschmied Bauer um 1930

Industriegeschichte fristet oft ein Schattendasein in der regionalen Geschichtsschreibung – völlig zu unrecht. Denn erst die Industrialisierung ermöglichte unseren heutigen Lebensstandard. Und die Industrialisierung fand nicht nur in großen Zentren statt. Beispielhaft ist die Geschichte der Firma BAUER, die sich in mehr als 200 Jahren von einer kleinen Schrobenhausener Kupferschmiede zu einer Weltfirma entwickelte.

Wir präsentieren – *in Zusammenarbeit mit der BAUER AG* – im Folgenden die Firmengeschichte **BAUER – Geschichte und Geschichten** aus dem Jahr 2018 (Link siehe unten).

Einige **Meilensteine** der Firmengeschichte, die neugierig machen sollen:

- **1790** Der Kupferschmied Sebastian Bauer aus Deggendorf erwirbt eine Kupferschmiede in Schrobenhausen und legt damit den Grundstein für das Unternehmen. Kupferschmiede stellen zu dieser Zeit zum Beispiel her: Gebrauchsgegenstände für den täglichen Bedarf, Pfannen, Töpfe, Kannen, Leuchter, Zubehör für Bierbrauer, Färber und Seifensieder; sie sind aber auch im Bereich hochwertiger Dachdeckungen tätig.
- **1902** Andreas Bauer bohrt einen artesischen Brunnen: das ist ein Brunnen, aus dem Wasser nach dem Anbohren von selbst austritt. Weitere artesische Brunnen folgen.
- **1928** Das bisher größte Projekt der Firma: der Bau der Schrobenhausener Hochdruckwasserleitung.
- **1952** Dipl.Ing. Karlheinz Bauer übernimmt die Firma, die Ära des Spezialtiefbaus beginnt – und damit ein steiler Aufstieg des Unternehmens.
- **1958** Erfindung des Injektionszugankers, ein wichtiger technologischer Durchbruch, der patentiert wurde.
- **1969** Beginn des Maschinenbaus mit dem ersten Ankerbohrgerät.
- **1976** Herstellung des ersten Drehbohrgeräts BG 7.
- **1986** Übernahme der Geschäftsführung durch Thomas Bauer und Ausbau der

Internationalisierung.

- **1994** Gründung der BAUER Aktiengesellschaft als Holding.
- **2006** Börsengang der BAUER AG.

Heute sieht sich die Firma BAUER in Verbindung mit den schwierigsten und größten Gründungsaufgaben der Welt, auch in der Umwelttechnik hat sich BAUER einen Namen gemacht. Die BAUER-Gruppe verzeichnete mit all ihren weltweiten Tochterfirmen im Jahr 2023 mit etwa 12.000 Mitarbeitern einen Gesamtumsatz von 1,8 Milliarden Euro.

Die von Franz Josef Mayer verfasste Firmengeschichte „BAUER – Geschichte und Geschichten“ (292 Seiten, Großformat, 38 MB) finden Sie [hier](#)

Eine Kurzfassung der Firmengeschichte finden Sie [hier](#)

Die „Urverträge“ der Kupferschmiede befinden sich übrigens im Sammlungsbestand des Schrobenhausener Stadtarchivs (siehe auch Abb. auf Seite 22 des Buches).



Bauer – Geschichte und Geschichten

Die beliebte und informative Firmenzeitschrift BOHRPUNKT gibt es auch digital. Sie spiegelt die Firmengeschichte anhand von zahllosen Beispielen. Die digitalen

Ausgaben ab 2018 finden Sie auf der Homepage der BAUER AG, nämlich [hier](#)

