

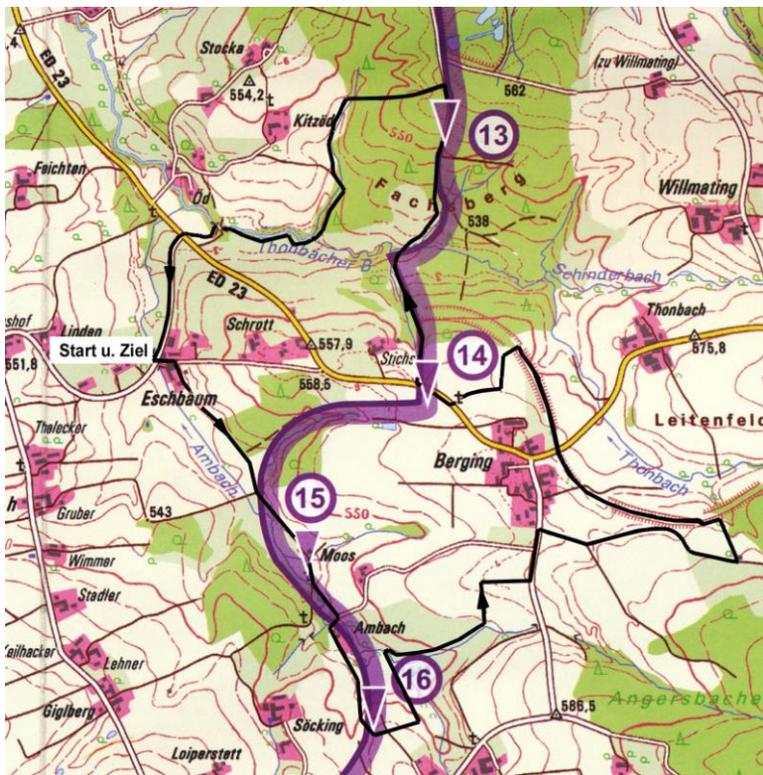
5. Grenzsteinwanderung im östlichen Teil der ehemaligen Herrschaft Burgrain

Sonntag, 3. April 2016

Grenzsteine 15 und 16

Der **Grenzstein Nr. 15** steht nordwestlich von Ambach an einer Feldwegabzweigung nach Giglberg direkt am Bach. Mit dem Halbrundabschluss und den beidseitigen Inschriften ist diese Vierkantsäule aus Granit mit anderen Steinen die ebenfalls 1725 an der Ostgrenze der ehemaligen Herrschaft aufgestellt wurden, vergleichbar (z.B. die Steine 8, 10, 12, 13, 15, 17).

Der vormalige Standort des **16. Steins** ist nicht gesichert, er wird aber bereits in der Grenzbeschreibung von 1574 genannt. Das vorhandene Fragment befindet sich heute im Heimatmuseum in Isen und kann dort besichtigt werden.



Eine Wanderkarte zu den Grenzsteinen, aus der hier ein Ausschnitt zu sehen ist, liegt der Chronik von Burgrain aus dem Jubiläumsjahr 2011 bei. Dieses Buch im Umfang von 320 Seiten, in dem neben Aufsätzen zur Geschichte von Schloss und Herrschaft Burgrain auch alle Grenzsteine abgebildet und beschrieben sind, kann nach der Wanderung für 20€ erworben werden.

Burgrain und die Grafschaft Haag

Die Herrschaft Burgrain war bis zur Säkularisation ab Ende 1802, als Exklave des Hochstifts Freising ein geistliches Territorium, umgeben von wittelsbachisch dominiertem Gebiet. Entlang der Ostgrenze des insgesamt lediglich zehn auf fünf

Kilometer umfassenden ehemaligen Herrschaftsgebiets sind bis heute die meisten Grenzsteine erhalten – hier wurden nachweislich bis in die frühe Neuzeit hinein auch regelmäßig die Grenzsäulen erneuert, um Streitigkeiten mit der angrenzenden Grafschaft Haag beizulegen. Als 1566 der letzte Fraunberger Graf Ladislaus stirbt, wird der bayerische Herzog Albrecht V. mit Haag belehnt. Der Haager Bauernaufstand von 1596 wird zwar niedergeschlagen aber die alten Rechte der Grafschaft werden wieder eingesetzt: bis zur Mediatisierung 1804 bleibt Haag eine freie, den bayerischen Kurlanden nicht eingegliederte Reichsgraftchaft.

Die Bahnlinie Thann-Matzbach – Haag

Die Bahnstrecke Thann-Matzbach – Haag war eine 18,1 Kilometer lange Stichbahn, deren Bau in dieser Form am 14. März 1896 vom Bayerischen Landtag beschlossen wurde, nachdem seit 1891 unterschiedliche Varianten diskutiert worden waren. Ab 1898 wurde mit dem Streckenabschnitt Thann-Lengdorf nach Isen begonnen. Die Strecke ab Isen war geprägt von Entwässerungsproblemen

bei der Stabilisierung des Bahndamms. Trotzdem fand bereits am 18. September 1900 die Abnahmefahrt statt. Am 27. September folgten die offizielle Inbetriebnahme, sowie die Umbenennung von Thann-Lengdorf in Thann-Matzbach, da Lengdorf an der Lokalbahn eine eigene Station erhalten hatte.

Die Steigung von bis zu 27,5 Promille hinter der Haltestelle Isen verlangte manchmal das zurücklassen von schwereren Güterwagen, die in einer zweiten Fahrt abgeholt werden mussten.

Die anfangs einzige Lokomotive ‚Waging‘ (D VII) absolvierte die Fahrt in 80 Minuten und passierte dabei 82 Bahnübergänge. Später verkehrten zwei Loks (zusätzlich eine BB II), wobei im 1. Weltkrieg wieder auf eine Lok reduziert werden musste. Erst 1927 konnte durch die Baureihe 98⁸⁻⁹ die Fahrzeit auf 60 Minuten verringert werden, bis schließlich Mitte der 1930er Jahre durch die DR-Baureihe 98.10 weitere 15 Minuten eingespart werden konnten. Die fünf Zugpaare wurden im 2. Weltkrieg auf drei reduziert.

Der Güter- und Personenverkehr wurde nach dem Weltkrieg wieder aufgenommen, aber bereits seit 1950 gingen die Gütertransportmengen drastisch zurück, ebenso die Reisendenzahlen. Daher wurde am 28. September 1968 durch die DB der Reisezugverkehr eingestellt: so auch an der Haltestelle Berging. Mit dem 1. Februar 1974 wurde der Gesamtbetrieb auf dem Abschnitt Isen-Haag beendet und sofort mit dem Rückbau der stillgelegten Teilstrecke begonnen, um die Ortsumgehung Haag zu ermöglichen. Erst 1991 wurde auf dem restlichen Teilstück das Ende des Schienenverkehrs verfügt und zum Jahresende 1993 die Strecke offiziell stillgelegt.

Zu diesem Thema kann nach der Wanderung im Heimatmuseum Isen das Buch „Von königlich bayerischen Zeiten zur S-Bahn und Flughafenbahn. Eisenbahngeschichte am Beispiel des Landkreises Erding. Bilder - Hintergründe – Seitenblicke.“ von Karl Bürger erworben werden, welches 2013 im Selbstverlag erschienen ist.



Grenzsteine 14 und 13

Oberhalb von Berging stand der heute ebenfalls im Heimatmuseum verbliebene **Grenzstein Nr. 14**. Von hier aus Richtung Norden bildet schließlich der Thonbach die Grenze. Darauf verweist auch ein KW-Stein („Königlicher Wald“) im Laubwald östlich von Stich.

Der **Stein Nr. 13** steht schließlich an einer Forststraße im Sollacher Forst am sogenannten Fuchsberg (auf der Topographischen Karte fälschlicherweise als Fachsberg bezeichnet). Die Vierkantsäule mit Halbrundabschluss, ähnelt stark dem bereits beschriebenen Stein Nr. 15.



Bahnbrücke

Die Bahnbrücke über den Thonbach stellt neben dem nicht zurückgebauten Bahndamm östlich von Berging das mit bedeutendste Zeugnis der Verkehrsgeschichte in dieser Region dar. Daher ist es nicht verwunderlich, dass die Brücke auch ein Teil des Geocaching „Mit der Bahn von Isen nach Haag“ ist.