

Vor 100 Jahren begann ein neues Zeitalter im Bayerwald: Die erste „Postmotorwagenlinie“ verband Schönberg (Lkr. Freyung- Grafenau) mit dem „Gravitationspunkt“ Passau und schickte den letzten Postillon Bayerns in den Ruhestand.

*Von Petra Grond*

Reich geschmückte Häuser, blumenbehängene Fahrräder, Kinder mit Fähnchen, Böllerschüsse: „Warum so hohe Festesfreud? / Wem gibt man Dank und Ehre? / Die längst ersehnte Auto-Post / erschließt sich dem Verkehre“, beantwortet der unbekannt Dichter aus Schönberg selbst die Frage. Für den Jubel am 1. Juli 1908 gab es gleich zweifachen Grund für den Markt im Bayerischen Wald: Endlich sorgte eine motorisierte Postlinie dafür, dass die Schönberger in knapp zwei Stunden nach Passau gelangten. Und die Schmach gegenüber der Konkurrentin Grafenau war gesühnt: Beide Gemeinden hatten sich nämlich bereits um die Anbindung mittels Eisenbahn bemüht - doch nur Grafenau war mit der Strecke nach Zwiesel im Wortsinn zum Zug gekommen.

Nun also begann das motorisierte Zeitalter auch in Schönberg - fast genau drei Jahre nach Inbetriebnahme der ersten Kraftpostlinie Deutschlands am 1. Juni 1905 zwischen Bad Tölz und Lenggries. Der Markt besaß damit die jüngste und längste staatliche Motorpostlinie in ganz Bayern, weiß Alfons Maier im „Schönberger Heimatbuch“ zu berichten. Vorerst waren täglich zwei Fahrten in jede Richtung vorgesehen. Mit ihren 35 PS erreichten die gelb gestrichenen

---

### **Ein Arzt begleitete die erste Fahrt**

---

Wagen die damals viel bestaunte Geschwindigkeit von 15 Stundenkilometern. Bei aller Freude trauten nicht alle diesem „Geschwindigkeitsrausch“: Auf die von rund 50 Honoratioren unternommene Jungfernfahrt von zwei Wagen am 30. Juni von Passau nach Schönberg schickte die Oberpostdirektion Landshut sogar einen Arzt mit, „falls auf der langen Fahrt etwas passieren sollte“, berichtet Josef Sager in seiner „Schönberg Chronik“. Noch musste sich die Motorpost die unbefestigten Straßen mit Kuh- und Pferdefuhrwerken teilen. Deren Fahrern wurde dringend geraten, die Tiere erst langsam an die Motorfahrzeuge zu gewöhnen.

Die neue Linie rechnete sich schnell, verzeichnete sie doch „von allen 21 Linien , die damals in Bayern eingeführt waren (...) die größten Jahreseinnahmen“, berichtet das „Schönberger Heimatbuch“ stolz. Der Fahrpreis betrug eine Reichsmark, was sich bei 54 532 beförderten Personen allein im ersten Jahr durchaus rentierte - selbst wenn die Anschaffung eines Postwagens 24 000 Reichsmark kostete. Bereits zwei Jahre nach ihrer Eröffnung wurde die Linie nach Grafenau verlängert, das damit ebenfalls an den „Gravitationspunkt Passau“ (so Bezirksamtmann Zehrer aus Grafenau bei der Eröffnung der Linie Passau - Schönberg) angebunden war. Weitere zwei Jahre später verkehrte die Motorpost ebenso nach Regen, und ab 1914 verließen die Wagen Schönberg regelmäßig Richtung Deggendorf. Ein Rückschlag war die Eröffnung der Bahnlinie zwischen Deggendorf und Tittling, doch ist man sich im Markt bis heute einig, dass die Motorpost Schönberg erst für den Tourismus erschlossen und den Grundstein gelegt hat für die rund 75 000 Besucher, die heute alljährlich den Luftkurort - wenn inzwischen auch zumeist mit eigenem Auto - aufsuchen.

Es gab nicht nur Gewinner durch den Fortschritt. Der Schönberger Josef Haidn beispielsweise sah sich plötzlich als letzter Postillon Bayerns abgelöst. Jahrzehntlang hatte er auf dem Kutschbock Sonne, Wind und Regen getrotzt; jetzt wurde seine Arbeit von den Omnibusfahrern übernommen.

Und wie Schönberg bei der Verlegung der Eisenbahnlinie in den Bayerischen Wald auf der Strecke geblieben war, so erging es nun anderen Gemeinden, die sich mit dem Anblick der gelben Postwagen aus der Ferne begnügen mussten. „Die Rudertinger Schulkinder durften vom nördlichen Schulfenster des Schulhauses dem Omnibus nachschauen und mit Spannung die Bewältigung des Sittenberger Hügels beobachten“, erzählt Eva Maria Öttl aus der Heimatgeschichte ihres Wohnorts. Für die Kinder bot häufig die Firmung im Passauer Dom den ersten Anlass für eine Reise in dem neuen Verkehrsmittel und in die „Stadt“. Anfang 1924 lehnte der Gemeinderat Ruderting „die Zuschussleistung für den Kraftpostbetrieb unmittelbar“ ab, da die örtlichen Verhältnisse nicht berücksichtigt und die von der Durchgangsstraße abseits liegenden Anwesen nicht mit einer Haltestelle bedient wurden. Die agileren unter den Bürgern wussten sich zu helfen: „Das Fahrzeug lockte die Rudertinger immer wieder zum Aufspringen und verhalf zu einer kostenlose Reise bis zum Lohwald“, so Öttl. Ein halbes Jahr später wurde ein weiterer Antrag auf sieben Prozent Zuschuss ebenfalls nicht genehmigt. 1930 unterstützte der Gemeinderat zwar die „Kraftfahrlinie von Schönau-Grafenau-Passau“, wollte sich aber wiederum nicht auf einen jährlichen Zuschuss von zehn Mark festlegen. Nur die Hälfte der 16 an der Strecke liegenden Gemeinden öffneten schon zu Beginn ihr Haushaltssäckel. So galt weiterhin, was Schönbergs Bürgermeister Konrad Sandl bei der Eröffnung anerkannt hatte: „Nur durch die finanzielle Hilfe, die Passau diesem Unternehmen gezeigt, ist es möglich geworden, diese Linie zu Stande zu bringen.“ Heute verbindet der Bus wochentags fünfmal Schönberg und Passau, am Wochenende zweimal. Den modernen Bedürfnissen genügt das - zumal am Wochenende - kaum, auch wenn die rund 40 Kilometer mittlerweile in einer guten Dreiviertelstunde zurückgelegt werden.

Artikel kommentieren!