WARUM IST DER BAHNHOF SO WEIT ENTFERNT – Rožmitál

Die Tradition des Fuhrwerks ist mit unserer Region fast ebenso stark verbunden wie die Arbeit der Psychiatren. Bereits im 18. Jahrhundert wurde in den Dörfern unter den Brd-Wäldern viel mit Fuhrwerken gearbeitet. Auch kleinere und arme Bauern verdienten ihren Lebensunterhalt mit dem Transport von Holz aus den Forsten des Adels, und umso mehr ließen sich die Bauern die Möglichkeit eines Verdienstes nicht entgehen und hielten ein oder zwei Paar Pferde, mit denen sie täglich in den Wald fuhren oder mit einer Holzladung bis nach Orlík an der Moldau, von wo aus das Holz nach Prag und weiter transportiert wurde.

Lange Holzstämme wurden nach Počaply hinter Březnice transportiert, wo sie sortiert und in alle Richtungen verschickt wurden. Holzkohle aus den Meilern wurde sowohl in das Eisenwerk in Rožmitál als auch nach Příbram transportiert. Für das Rožmitáler Eisenwerk wurde über viele Jahre hinweg Eisenerz aus Cheznovice geliefert.

Damit Rožmitál dennoch vom allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung profitieren konnte, wurde 1899 zumindest ein Abzweig von Březnice gebaut. Aber warum ist der Bahnhof so weit entfernt von der Stadt? Auch hier geht es natürlich wieder um den Versuch, das Gewerbe zu schützen.

In der erwähnten Broschüre schreibt der Autor im ersten Teil unserer Erzählung zwar, dass die Stadt in letzter Minute vorgeschlagen hatte, den Bahnhof innerhalb der Stadt zu bauen, aber das Projekt war bereits fertig, und 1.500 zusätzliche Meter Gleise hätten höhere Kosten verursacht. Daher blieb das ursprüngliche Projekt.

Und wenn der Bahnhof zufällig in der Stadt gewesen wäre, wer hätte dann das Geld verloren? Wieder die Fuhrleute. Nicht nur der Bürgermeister, der die Post transportierte, sondern auch diejenigen, die Holz aus den erzbischöflichen Wäldern sowie den Gemeindewäldern abtransportierten. Die Fuhrleute hatten bereits einen schweren Schlag durch die Errichtung der Hauptstrecke von Zdice über Březnice nach Protivín erhalten, und jetzt noch ein Bahnhof irgendwo in der Stadt, so nahe am Wald? Nein! Eine Nachricht flog durch die Stadt, dass der Rožmitáler Bahnhof absichtlich so weit von der Stadt entfernt gebaut wurde, um die Fuhrleute wenigstens teilweise für die Einstellung des Holztransports zum Bahnhof in Březnice zu entschädigen.

Ab dem Jahr 1899 hörten die langen Fahrten auf, und das Holz wurde nur noch zum neuen Bahnhof außerhalb der Stadt) oder zu den Sägewerken transportiert. So verloren die Fuhrleute ihren Lebensunterhalt, und die Bauern tauschten Pferde gegen Ochsen, da diese nicht nur für die täglichen Fahrten mit Holz zum Bahnhof ausreichten, sondern auch für die Feldarbeit.

https://www.staryrozmital.cz/news/proc-je-rozmitalske-nadrazi-tak-daleko-od-mesta-ii-ii/

Mehr finden Sie hier:
https://cs.wikipedia.org/wiki/Ro%C5%BEmit%C3%A1l_pod_T%C5%99em%C5%A1%C3%ADnem_(%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD_zast%C3%A1vka)

WARUM IST DER BAHNHOF SO WEIT ENTFERNT – Mníšek

Die Einführung einer Eisenbahnstrecke in eine Gemeinde stellte in der Vergangenheit immer ein großes Ereignis dar. Eisenbahnen wurden primär für den Güterverkehr gebaut und gingen daher Hand in Hand mit der wirtschaftlichen Entwicklung der Gemeinde. Eine Eisenbahnverbindung zu seinem Betrieb zu haben oder zumindest eine Strecke in unmittelbarer Nähe zu haben, war ein großer unternehmerischer Vorteil. Für viele Gemeinden bedeutete die Eisenbahn vor allem eine direkte und schnelle Verbindung mit der Königlichen Hauptstadt Prag.

Die Gemeinde ist unvermögend
Ursprünglich geplante Strecke sollte bei Mníšek über Čisovice, durch Bažantnice, vorbei an Habrový, zum neuen Friedhof, zur Kleinen Heiligen Höhe und durch den Wald nach Nová Ves unter Pleší führen.
Dieser Plan stieß offensichtlich auf die damaligen wirtschaftlichen Möglichkeiten von Mníšek, da die ursprüngliche Trassenführung nachträglich geändert wurde und die Eisenbahn mit dem Bahnhof etwa 1,7 Kilometer vom Zentrum entfernt geplant wurde. Den Gemeinderäten von Mníšek missfiel diese Änderung sehr, weshalb sie das Konsortium baten: „*Der geplante Bahnhof sollte näher an die Stadt heranrücken, da sie nur auf dieser Grundlage das Wohlergehen der Stadt und der Eisenbahn selbst sehen.“* In ihrem Antrag führten sie jedoch auch ein objektives Argument an, nämlich dass *„Falls durch das Annähern des Bahnhofs hohe Kosten entstehen würden, die die Gemeinde, die nicht wohlhabend ist, nicht allein tragen könnte, ist der Gemeinderat, auch wenn unzufrieden, mit dem Standort des Bahnhofs und der Zufahrtsstraße, wie im Projekt angegeben, zufrieden*."

Die Antwort des Konsortiums ließ nicht lange auf sich warten und nannte praktische Gründe, warum es vom ursprünglichen Streckenverlauf abwich. „*Jede Annäherung an die Stadt Mníšek würde eine tiefere Lage der Strecke erfordern, da die Strecke am Hang verläuft. Darüber hinaus ist die Entfernung der Stadt Mníšek von der geplanten Überquerung des Kamms kurz, sodass es nicht möglich ist, die Strecke von der tieferen Lage über den Kamm zu führen. Wenn die Bedingungen es zugelassen hätten, wäre die Strecke um 2 Kilometer länger gewesen, die damit verbundenen Kosten wären jedoch nicht durch den Vorteil einer geringen Annäherung an die Stadt Mníšek ausgeglichen worden*.“
Über den Standort des Bahnhofs in Mníšek wurde somit endgültig entschieden. Der Bahnhof erhielt dadurch einen Primat, den die Gemeinderäte keinesfalls anstrebten. Mit einer Höhe von 436 m ist er der höchstgelegene Bahnhof auf der gesamten Strecke.

Es wird keine Feier geben
Es muss zugegeben werden, dass eine solche Entscheidung der Planer einen bitteren Eindruck in den Köpfen der Gemeinderäte von Mníšek hinterließ und vermutlich auch für viele Jahre ihre zurückhaltende Haltung zur lokalen Bahn prägte. Davon zeugt auch das Ergebnis der Sitzung des Gemeinderats vom 10. September 1897, in der beschlossen wurde, „*dass keine Feier zur Eröffnung des Fahrbetriebs auf dieser Strecke vonseiten der Gemeinde veranstaltet werden soll, und zwar nicht nur aus dem Grund, dass noch keine Benachrichtigung oder Einladung eingegangen ist, sondern vor allem deshalb, weil die lokale Strecke Modřany–Dobříš für Mníšek keine besonderen Vorteile bringen wird, und das aufgrund der großen Entfernung des Bahnhofs*.
Mníšek entsandte also keine offizielle Delegation zum neuen Bahnhof, und so verlief die Ankunft des ersten Zuges in Mníšek am Mittwoch, den 22. September 1897, ohne die damals übliche festliche Begrüßung, die mit Fanfaren, Musik, Reden und dem Jubel der zuschauenden Menschen verbunden war.

https://www.zpravyzmnisku.cz/historie/proc-na-mnisecke-vlakove-nadrazi-chodime-tak-daleko/