



Theo Breu:

Kapitäne der Landstraße

Die Entwicklung des Personen- und Gütertransports in Falkenfels nach dem Krieg

„Wo gehst denn hi?“, pflegte meine Großmutter jeden zu fragen, der in feiertäglichem Gewande mit dem Rucksack auf dem Buckel an ihrem Haus vorbeiging. „In d' Stodt“ war die meist lapidare Antwort, die vom Gefragten kam. Mit diesem Ziel war die Stadt Straubing gemeint, die von Falkenfels fast 20 Kilometer entfernt ist und damit von einem Fußgänger hin und zurück nur in einem Tagesmarsch zu bewältigen war. Glücklich durften sich diejenigen schätzen, die zu damaliger Zeit die Kostbarkeit eines Fahrrades besaßen, das schwer bepackt die Fahrzeit wesentlich verkürzen konnte. Mein Großvater, der Geith'n Hans, hatte es noch einfacher, da er ein Pferdefuhrwerk besaß, mit dem er die lebensnotwendigen Dinge für den kleinen Kramerladen leichter transportieren konnte. Wengleich er zeitig in der Früh die Reise nach Straubing antrat, kehrte er dennoch erst spät in der Nacht zurück. Das lag aber nicht an dem altersschwachen Gaul, den er vor seinen Wagen spannte, sondern an dem Wirtshaus in Münster, das grundsätzlich die Fahrzeit verlängerte. Von dort wurde meist erst bei einbre-

chender Dunkelheit die Fahrt fortgesetzt, so dass er in stockfinsterer Nacht die letzte Wegstrecke durch den Wald über den Dexenhof nach Falkenfels zurücklegen musste. Kein Wunder, dass es ihn dabei ein ums andere Mal anweizte, wovon er uns Kindern an langen Winterabenden ohne Fernseher oftmals erzählte.

Der Krieg mit seinen schlimmen Erfahrungen brachte aber auch die willkommene Erleichterung einer wachsenden Motorisierung in das Bewusstsein der Landbevölkerung. Die drei Söhne meines Großvaters Hans, Alois und Josef Geith, die mehr oder weniger den Krieg heil überstanden hatten, verspürten in sich die große Leidenschaft, die damals alle jungen Menschen erfasste, in einem Fahrzeug mit eigenem Antrieb auf den Straßen zu kutschieren. Unter Aufbietung aller Ersparnisse und mit Schulden gelang es, ein altes Kriegsfahrzeug aufzutreiben, das wegen des bestehenden Treibstoffmangels in der Nachkriegszeit nicht mit Diesel oder Benzin, sondern mit Holzgas angetrieben wurde. Bei diesem „Holzgaser“ wurde durch Teilverbrennung unter Luftmangel brennbares Holzgas erzeugt,

Titelbild oben:
Selbst PKW wurden in der Kriegs- und Nachkriegszeit mit Holzgas betrieben.
(Quelle: Wikipedia)

das dazu benutzt wurde, die Verbrennungsmotoren von Kraftfahrzeugen anzutreiben. Der Generator für die Gewinnung von Holzgas war auf der rechten Seite des Lastkraftwagens neben der Fahrerkabine angebracht. Der Treibstoff selber, der aus den heimischen Wäldern stammte, wurde in einer Kiste hinter dem Führerhaus mitgeführt.

Wenn dann wieder einmal so eine Fahrt über Land anstand, musste einer der Gebrüder sehr früh, etwa um drei Uhr morgens, aufstehen, um den Holzgaser fahrtüchtig zu machen. Dazu gehörte das Ausräumen der Feuerstelle, die Befüllung mit trockenem Holz, das Befeuern des Brennraums und die Erzeugung von genügend Holzgas, das in dem mächtigen Kessel der Anlage gesammelt wurde. Erst jetzt konnte die Fahrt angetreten werden. Dabei durfte sich der Fahrer im wahrsten Sinne des Wortes als ein Kapitän der Landstraße fühlen, wenn er sich mit seinem behäbigen Fahrzeug, eine mächtige Rauchfahne hinter sich herziehend, über die holperigen Straßen kämpfte. Dabei konnte es schon vorkommen, dass wegen Gasmangels der Motor zu schwächeln begann. Dann war es die Aufgabe des Beifahrers während der Fahrt auf die Landfläche zu steigen, den Fülldeckel zu öffnen, mit dem Schürhaken im Heizkessel zu stochern, um ein Luftloch zu beseitigen und die Gasproduktion zu steigern. Zielort war meist die Stadt Straubing, von wo die Güter des täglichen Bedarfs heimtransportiert wurden. Dazu gehörte vor allem das wenige Material, das nach dem Krieg zu haben war und das von der damaligen Raiffeisenfiliale in Falkenfels, die mein Großvater leitete, angeboten werden konnte.

Bald aber waren es die Leute aus dem Dorf langsam leid, die lange Wegstrecke nach Straubing zu Fuß oder per Rad zurückzulegen und baten darum, mit dem Holzgaser mitfahren zu dürfen. Allerdings war dafür die amtliche Genehmigung des Landratsamtes in Bogen Voraussetzung, denn trotz Notstand und schwie-

ren Zeiten war der Amtsschimmel einer der ersten, der aus dem lärmenden Koma erwacht war. In einem Antrag vom 15. August 1946 bat der Kraftwagenbesitzer Johann Geith um die Erlaubnis, Personen befördern zu dürfen. Die Gemeinde Falkenfels befürwortete den Antrag mit der Begründung, dass diese Zulassung zum Personenverkehr von besonderer Bedeutung wäre, da sie die einzige Beförderungsgelegenheit nach Straubing ist, zumal der in Ascha erreichbare Postomnibus täglich so überfüllt sei, dass ein Mitkommen aussichtslos ist. Das Gewerbeamt in Bogen machte diese Genehmigung zur Personenbeförderung allerdings von zwei Auflagen abhängig. Zum einen musste der Lastkraftwagen so umgebaut werden, dass für die Passagiere Sitzplätze vorhanden waren. Kurzerhand wurde die Ladefläche mit ein paar aus Holzbrettern gezimmerten Bänken versehen und so der Lkw in einen Freiluftbus umfunktioniert. Die zweite Auflage, mit dem Fahrzeug maximal acht Personen befördern zu dürfen, war schwer einzuhalten. Wegen der steigenden Nachfrage in der Falkenfelser Bevölkerung war das Fahrzeug meistens überladen, was wiederholt eine Anzeige eines konkurrierenden Busunternehmers bei der Polizei einbrachte.

Auch wenn die Passagiere der Witterung und den stinkenden Abgasen des Fahrzeugs ausgeliefert waren, wurden diese Unannehmlichkeiten gerne in Kauf genommen nach dem Grundsatz: „Liaba schlecht g’fahrn als guat ganga.“ Sogar Ausflüge wurden auf diese Weise unternommen, die meist jedoch recht abenteuerlich und mit vielen unfreiwilligen Unterbrechungen verliefen. Der Niefanger Max aus Siglbrunn, der in der Oberklasse einmal an einem solchen Schulausflug nach Windberg teilgenommen hat, erzählte mir einmal, dass schon beim Anstieg von Hunderdorf hinauf zum Kloster die Pferdestärken des Holzgasers die Steigung nicht mehr bewältigen konnten, wahrscheinlich wegen des zu feuchten Tankholzes. Alle Schüler



Mit dem Holzgaser auf der Fahrt zu einem Jugendtreffen in Stallwang im Jahre 1947.

mussten absteigen und schieben, um die Fahrt fortzusetzen. Auf der Rückfahrt ereilte sie am Weinberg von Ascha nach Falkenfels das gleiche Schicksal. Auch hier versagten die Kräfte des alten und müden Gefährts. Aber statt wieder zu schieben, schlügen sich die Schüler fahnenflüchtig in die Büsche, setzten den Weg nach Hause lieber zu Fuß fort und überließen ihren Lehrer sowie den Fahrer ihrem Schicksal.

Die Reparaturanfälligkeit des Fahrzeugs beim Stand der damaligen Technik war das größte Problem. Einmal war ein Reifen defekt, dann ein Kühlenschlauch leck, schließlich die Kardanwelle oder eine Feder gebrochen. Deshalb stand der Holzgaser die meiste Zeit im Hof des Anwesens und unter dem Fahrzeug ragten dann mehrere Paare in einen Blaumann gekleidete Beine hervor, deren Besitzer eifrig am Schrauben und Werkeln waren. Da die Reparaturen wegen des Ersatzteilmangels nur notdürftig ausgeführt werden konnten, gab es ständig etwas am Fahrzeug zu richten. Als dieser Zustand unerträglich wurde, musste der alte Holzgaser schließlich einem Fahrzeug mit Dieselmotor weichen. Ein Lastkraftwagen der Marke Citroen sollte die technische Situation verbessern und den alten und gebrechlichen Holzgaser ersetzen. Doch das neue Glück währte nicht lange. Eines Tages erschienen zwei in schwarze Ledermäntel gekleidete Herren, die darum batzen, das neue Fahrzeug in Augenschein nehmen zu dürfen. Nach kurzer Inspektion erklärten sie den Lkw als beschlagnahmt mit der Begründung, dass es sich bei der Marke Citroen unweigerlich um ein französisches Beutefahrzeug handeln müsse, das in Kriegszeiten unrechtmäßig requiriert worden war. Jeglicher Einspruch gegen diese Maßnahme war nach damaliger Rechtslage umsonst. Selbst die Vorlage der Unterlagen, die einen ordnungsgemäßen Kauf bescheinigten, ließen die zwei Herren unbeeindruckt. Nach ein paar Tagen wurde der Lkw ohne eine Mark Entschädigung vom Hof geholt.

Eine gewisse Erleichterung und einen Fortschritt brachte schließlich der Kauf eines anderen Fahrzeugs, eines Ford BB. Dieser Lkw wurde von einem Vierzylinder-Benzinmotor mit 50 PS und einem Dreiganggetriebe fortbewegt, für den es mittlerweile, wenn auch unter schwierigen Umständen, den dafür notwendigen Treibstoff gab.

Mit diesem Fahrzeug wurden die anfallenden Personentransporte zwischen Falkenfels und Straubing und die notwendigen Gütertransporte in der Umgebung durchgeführt. Wenn auch der Benzinmotor mehr Kraft auf die Räder brachte, die Reparaturanfälligkeit des Fahrzeugs war nach dem damaligen Stand der Technik nicht besser geworden. Bei der damals üblichen Steh-auf-Mentalität und dem beneidenswerten Organisationstalent der Nachkriegsgeneration gab es aber immer eine, wenn auch manchmal recht unkonventionelle Lösung. Als einmal auf der Fahrt von Ascha nach



Falkenfels kein Vorwärtsgang eingelegt werden konnte, wurde das Fahrzeug eben im Rückwärtsgang nach Hause gefahren, bei den heutigen Straßenverhältnissen ein unvorstellbares Manöver, in der damaligen Situation jedoch kein allzu großes Problem.

Es waren aber nicht die häufigen technischen Pannen und es lag auch nicht an der zu geringen Nachfrage von Passagieren, dass das Fuhrunternehmen und der Personenverkehr mehr schlecht als recht florierten. Zum einen verlor mein Großvater Johann Geith senior die Leitung der Raiffeisenkasse, so dass ein großer Teil der Transportaufträge im Güterverkehr wegbrach. Zum anderen wurde auch der Personentransport eingeschränkt, wie aus einem Schreiben des Landratsamtes vom 28. Dezember 1948 hervorgeht. Darin wurden unter Vollzug des Bewirtschaftungsnotgesetzes Ausflugs-, Erholungs- und Vergnügungsfahrten verboten. Den Todesstoß versetzte dem Transportunternehmen meines Großvaters aber das Heranwachsen einer örtlichen Konkurrenz. Am 1. Juli 1949 erhielt Alois Dirscherl von Forst die Genehmigung zum Mietwagenverkehr für sein Fahrzeug vom Typ Borgward mit 14 Sitzplätzen und am 5. August desselben Jahres wurde Xaver Deuschl die Erlaubnis erteilt, mit seinem Lastkraftwagen vom Typ eines Dodge-Brother, Baujahr 1936, ein Transportunternehmen zu betreiben. Eine Anfrage des Landratsamtes vom 12. Juni 1950 beantwortete der damalige Bürgermeister Schmelmer mit der Auskunft, dass die verlangte Gewerbeanmeldung des Fuhrunternehmers Johann Geith trotz mehrmaliger Aufforderung nicht mehr erfolgt sei. Damit war der Traum von einem florierenden Transportgewerbe in der Nachkriegszeit ausgeträumt.

Mit Tannenzweigen und Papierrosen geschmückt wurde der Ford BB auch als Kammertwagen genutzt.

Verwendete Quelle:
Archiv der Gemeinde Falkenfels