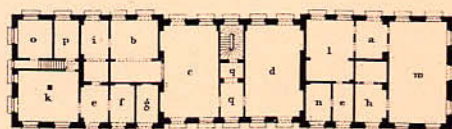
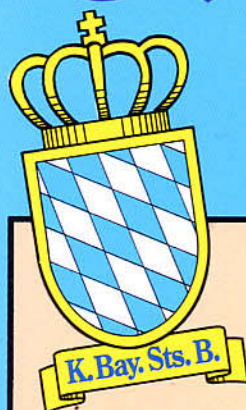


Bayern-Report

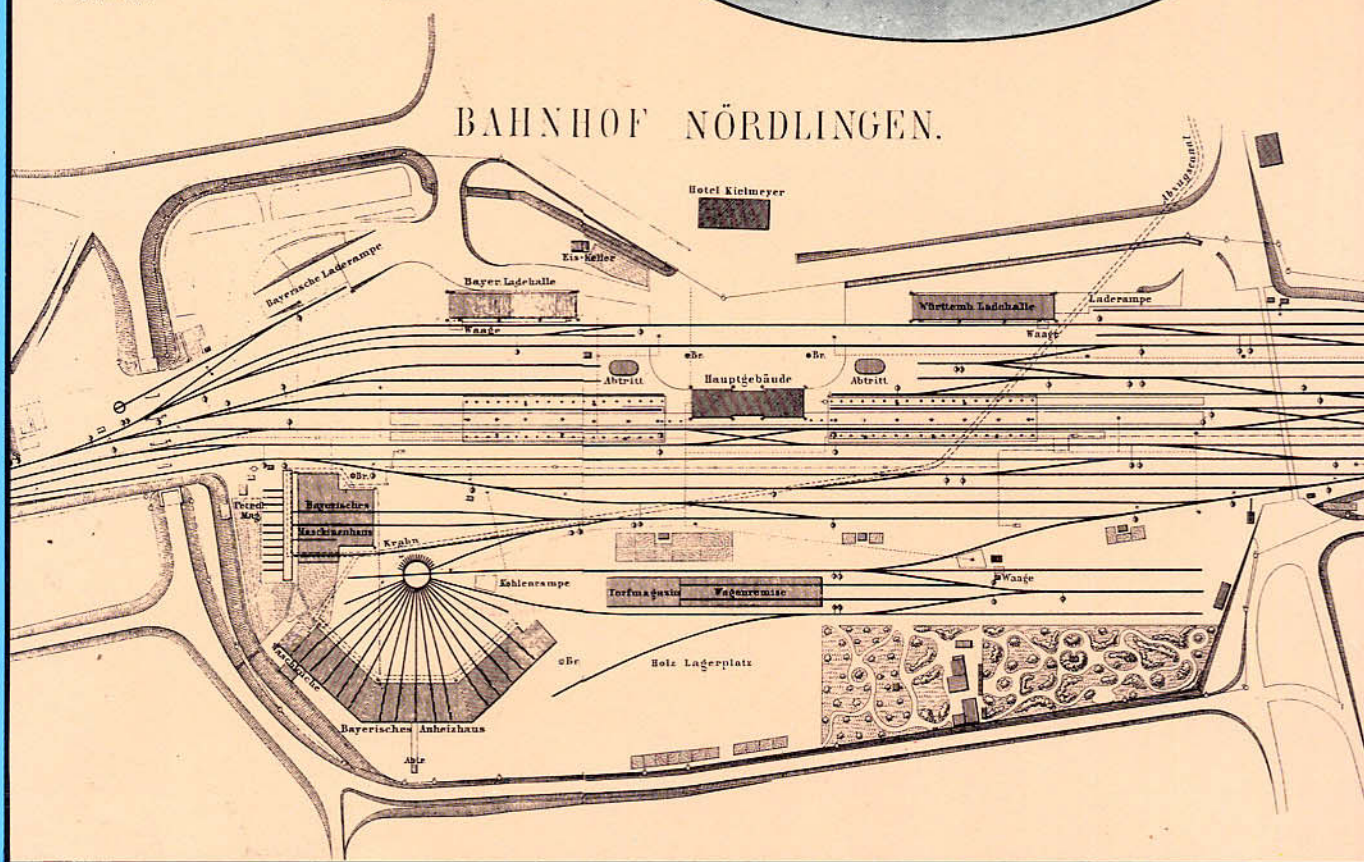
Gleispläne und Streckengeschichte



- | | |
|---------------------|-----------------------|
| a. Vorplatz | i. Bahnsteig-Vorstand |
| b. Wartesaal I G. | k. Telegraphen-Bureau |
| c. Wartesaal I F. | l. Bahnexpedition |
| d. Wartesaal III G. | m. Postexpedition |
| e. Versammlungsraum | n. Kofferträger |
| f. Jourbureau | o. Arrestantenlocal |
| g. Stationsdiener | p. Registratur |
| h. Spezialkassier | q. Schenke u. Buffet |



BAHNHOF NÖRDLINGEN.



(Füllseite)



Bild 2: Sommeridyll im Bahnhof Vilsbiburg an der Strecke Neumarkt/Rott – Landshut: Bahnpersonal und "Diensthund" haben sich für den Fotografen aufgebaut.
Abb.: Verkehrsmuseum Nürnberg

Bild 1 (Titel): Stellvertretend für die Abhandlung der einzelnen Streckenabschnitte der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen durch Gleispläne und Abbildungen der Bahnhofsgebäude leitet der Bahnhof Nördlingen dieses interessante Thema ein.
Abb.: Sammlung Morgenstern und Verkehrsmuseum Nürnberg

Impressum

ISBN 3-922404-62-6

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag GmbH

Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck

Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck

Telefon (0 81 41) 51 20 48 oder 51 20 49

Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker

Autor: Wolfgang Klee

Bildredaktion: Ingo Neidhardt

Lektorat: Manfred Grauer, Karin Schweiger

Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann

Layout und

Koordination: Ingo Neidhardt

Gleispläne: Sammlung Morgenstern

Printed in Italy by Europlanning srl

via Chioda, 123/A, I-37136 Verona

Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH

Vertrieb Einzelverkauf:

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb

GmbH & Co KG, D-85386 Eching bei München

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© März 1995

Hermann Merker Verlag GmbH

Fürstenfeldbruck



Inhalt

Seite

Einleitung

6

Ludwigs-Süd-Nord-Bahn

Abschnitt Buchloe – Gunzenhausen mit Zweigen

Nördlingen – Dinkelsbühl und Bobingen – Landsberg

8

Maximiliansbahn

Abschnitt München – Holzkirchen – Rosenheim mit Zweigen

Holzkirchen – Schliersee und Holzkirchen – Tölz

22

Strecke München – Starnberg – Murnau mit Zweigen

Weilheim – Sulz (Peißenberg) und Tutzing – Penzberg

32

Illerbahn Kempten – Neu-Ulm

mit Zweig Senden – Weißenhorn

42

Staatsbahnstrecke Nürnberg – Crailsheim

50

Staatsbahn München – Mühldorf – Simbach

mit Zweig Schwaben – Erding

60

Ostbahn-Magistrale Nürnberg – Neumarkt – Regensburg

mit Zweig Feucht – Altdorf

70

Staatsbahn/Ostbahn Rosenheim – Mühldorf – Landau/Isar

mit Zweigen Neumarkt – Pocking und Neumarkt – Landshut

80

Der 29. Juni 1890 am Augsburger Bahnhof

und im Heizhaus dortselbst

90

Einleitung

“Gleispläne und Streckengeschichte der K.Bay.Sts.B.” sind Titel und Inhalt dieses dritten Bayern-Report-Bandes. Und sogleich müssen wir hier eine wesentliche, wenn auch für die meisten Leser vielleicht selbstverständliche Ergänzung hinzufügen: Der vorliegende Band vereinigt die Gleispläne von Bahnhöfen, Stationen oder Haltestellen (zur Verwendung dieser Begriffe unten mehr) der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, nicht von “freien” Streckenabschnitten außerhalb davon. Obwohl auch das mancherorts eine interessante Sache sein könnte, denken wir beispielsweise an die “Schiefe Ebene” an der Süd-Nord-Bahn mit ihren Stützmauern, Durchlässen, Blockstellenhäuschen usw. oder an den romantischen Pegnitztal-Abschnitt der Fichtelgebirgsbahn Nürnberg – Marktredwitz mit seinen Brücken und Tunnels bei Rupprechtstegen. Hier fänden sich auf freier Strecke Anregungen für Modelleisenbahner zuhauf. Also: Es geht im folgenden um Stationen, und zwar um Stationen unterschiedlicher Größenordnung. “Giganten” wie München oder Nürnberg sind in der diesem Band zugrundeliegenden Sammlung zwar nicht vertreten, aber das muß hier keineswegs als Mangel empfunden werden. Die räumliche “Aufblähung” der Anlagen und die Aufteilung in Personen-, Güter-, Abstell- und Betriebsbahnhöfe hatte hier in den 1880er Jahren bereits begonnen; die Pläne wären damit eher unübersichtlich geworden. Außerdem: Für Modelleisenbahner sind größere Stationen wie Mühldorf (Seite 66/67) oder gar Crailsheim (Seite 58/59) wohl sowieso das Maß aller Dinge. Um so besser, daß hier Personen-, Güter- und Betriebsbahnhöfe noch vereint sind. Das kann die Sache nur interessanter machen. Vorab einige Begriffserläuterungen. Stationen war damals der übliche Sammelbegriff, große Stationen wurden hingegen als Bahnhöfe bezeichnet, Haltestellen entsprechen den heutigen Haltepunkten. In diesem Zu-

sammenhang sei auch noch aus Hugo Marggraffs Standardwerk “Die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen” aus dem Jahre 1894 zitiert. Demnach gab es im Verwaltungsjahr 1892 “... 63 größere Bahnhöfe, 542 kleinere Stationen (Expeditionen), 129 Haltestellen mit Ausweichen und 167 Haltepunkte ohne Ausweichen”. (Siehe hierzu auch unsere Erläuterungen im Hinweiskasten zu dieser Einführung.)

Aufmerksamen Betrachtern der Pläne wird sehr bald auffallen, daß offenbar nur wenige Strecken zweigleisig in die Bahnhöfe führten bzw. sie verließen. Und wo dies der Fall zu sein scheint, vereinigen sich die Doppelgleise zumeist außerhalb des von den Zeichnungen wiedergegebenen Bereichs. Kosmas Lutz, Betriebsingenieur bei der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten und Verfasser des 1883 erschienenen Standardwerks “Der Bau der bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheines” (das auch für die Texte dieses Bandes als vorrangige Quelle diente), nennt unter Berufung auf die amtlichen Unterlagen für Ende des Jahres 1881 lediglich folgende doppelspurige Strecken:

- Untersteinach – Hof – Landesgrenze (– Plauen)
- Würzburg – Aschaffenburg – Landesgrenze (– Hanau)
- Schweinfurt-Oberndorf – Schweinfurt
- Ulm – Neuoffingen
- München Zentralbahnhof – Augsburg
- München Zentralbf – Großhesselohe
- Nürnberg – Mögeldorf

(In anderen Quellen wird auch noch die Verbindung Würzburg – Rottendorf genannt; bei Lutz wird das eine Gleis der Strecke Würzburg – Nürnberg zugerechnet, das andere der Stammlinie Würzburg – Bamberg.)

Es handelt sich bei den doppelgleisigen Strecken neben der Magistrale München – Augsburg, damals wie heute die meistbelastete Fernverkehrsstrecke in Bayern, im wesentlichen um die steigungsreichen Abschnitte der Süd-Nord-Bahn (Untersteinach – Hof mit der Schiefen Ebene) sowie die auch damals schon stark frequentierte

Westbahn Würzburg – Aschaffenburg mit den Spessartrampen. Ansonsten setzte der konsequente zweigleisige Ausbau wichtiger Strecken erst Ende der 1880er Jahre ein, also nach der Zeit, aus der diese Gleispläne stammen (1877 bis 1884).

Von Beginn an war es bei praktisch allen Staatsbahnbauten in Bayern üblich gewesen, die Trasse für zwei Gleise anzulegen, aber zunächst nur mit einem Gleis auszustatten. Lediglich die Westbahn nördlich von Würzburg mit ihren Rampen im Spessart oder die Schiefe Ebene im Fichtelgebirge waren sofort mit “Doppelspur” ausgerüstet worden. Aber diese Art der Zukunftsvorsorge erwies sich als scheinbar unbegründet und zu kostspielig. Im März 1876 erließ die “Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten” Vorschriften über Einsparungen im Eisenbahnbau. Darin heißt es, daß von den bayerischen Staatsbahnen nicht einmal ein Zwölftel der Länge nachträglich für Doppelbahn ausgeführt worden sei, und zwar durchschnittlich nicht vor 15 Jahren nach der Bahneröffnung:

“Die Vorbereitungen beim ersten Bau für spätere Doppelbahn haben daher mit Einrechnung der Zinsezinsen mehr denn 24-mal soviel gekostet, als genutzt. Wegen der vielen neuen Parallelbahnen werden künftig zweite Gleise noch seltener werden. Aus diesem Grunde sind bei den neuen Linien thunlichst wenige Vorbereitungen für spätere Doppelbahnen zu treffen und nur der Grund und Boden für diese zu erwerben.” Hier allerdings irrte der Königliche Baudirektor Alois v. Röckl, der die Vorschriften verfaßt hatte. Ab 1889 begannen die Bayerischen Staatsbahnen angesichts des bedeutend gewachsenen Verkehrsaufkommens damit, planmäßig die Hauptstrecken mit dem zweiten Gleis auszustatten. Zum 1. Januar 1911 waren schließlich 61% der Hauptbahnen zweigleisig ausgeführt, für weitere 125 km wurden noch vor dem Ersten Weltkrieg die Mittel bereitgestellt.

Röckls “Einsparungs-Vorschriften” von 1876 gehen auch auf Bahnhofsgleise ein. Da heißt es beispielsweise: “Dreifache Weichen lassen oft bedeutende Geleisekürzungen und Ersparungen zu, auch die Bedienung ist einfacher.” In der Tat: Solange die Weichen vor Ort von Hand umgestellt werden mußten, konnte sich der Weichenwärter bei Dreifachweichen so manchen Fußmarsch schenken. Und wie platzsparend Dreifachweichen sind, weiß jeder Modelleisenbahner. Daß diese Dreifachweichen allerdings – ebenso wie Doppelkreuzungsweichen – einen hohen Unterhaltungsaufwand verlangen und meist nur geringe Durchfahrgeschwindigkeiten zulassen, spielte damals angesichts der bescheidenen Belastung keine Rolle.

Des weiteren gab Röckl für den Entwurf von Bahnhofsgleisplänen noch folgende Anweisungen: “Bei Muttergeleisen ist es fast immer sehr vorteilhaft, je ein Geleisepaar zusammen durch einen einfachen Wechsel vom Muttergeleise abzuweigen, und dann erst durch einen weiteren Wechsel zu trennen.” Und schließlich: “Am meisten wird die

Einige eisenbahnbetriebliche Grundbegriffe

Bahnhöfe sind Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, kreuzen, überholen oder wenden dürfen. Sie dienen verkehrlichen und betrieblichen Aufgaben und werden nach ihrer Funktion unterschieden, z.B. nach Personenbahnhöfen, Güterbahnhöfen, Abstellbahnhöfen, Rangierbahnhöfen und Betriebsbahnhöfen.

Haltepunkte sind Bahnanlagen ohne Weichen, wo Züge planmäßig halten, beginnen oder enden dürfen. Sie dienen dem Ein- und Aussteigen von Reisenden und liegen auf der freien Strecke oder seltener innerhalb eines Bahnhofs.

Haltestellen sind Abzweigstellen, Überleitstellen oder Anschlußstellen, die mit einem Haltepunkt örtlich verbunden sind. Sie liegen stets auf der freien Strecke. Bei den im vorliegenden Band als Haltestellen bezeichneten Stationen handelt es sich also nach heutiger Definition nicht um Haltestellen, sondern um Haltepunkte.

Hauptgleise sind die von Zügen planmäßig befahrenen Gleise. Durchgehende Hauptgleise sind die Hauptgleise der freien Strecke und ihre Fortsetzung in den Bahnhöfen. Alle übrigen Gleise sind Nebengleise. Zu den Nebengleisen gehören z.B. Abstellgleise, Ausziehgleise, Ladegleise, aber beispielsweise auch – kurioserweise – Gleise auf Fährschiffen.



Bild 3: Im Bahnhof Sarnberg war vor 100 Jahren noch jede Menge Platz. Der See grenzt links unmittelbar an das Bahnhofsgelände. **Abb.: VM Nürnberg**

Geleisekürzung und dadurch sehr bedeutende Ersparung erreicht, wenn das Spurnetz eines Bahnhofes in Parallelogrammform angelegt wird, wobei alle Geleise nahezu gleiche Länge erhalten. Die beiden gegenüberstehenden kürzeren Seiten der Route werden hierbei Muttergeleise." Auch das gehört heute zum Basiswissen eines ambitionierten Modelleisenbahners. Vielleicht wird sich der eine oder andere Leser selbst auf die Reise begeben und anhand des vorliegenden Bandes untersuchen, was von Röckls Anweisungen umgesetzt worden ist: wenig. Insgesamt kann man nämlich feststellen, daß erst eine ganz andere Neuerung entscheidende Veränderungen der Gleisanlagen erzwungen hat: die Einführung von Stellwerkanlagen. Die erste Weichen- und Signalzentralisierung mit Stationsblock war 1881 im Münchner Ostbahnhof in Betrieb genommen worden (System Schnabel & Henning), bis 1910 waren schon fast sämtliche rund 700 Hauptbahnstationen umgestellt. Damit einher ging praktisch immer ein Umbau der Stationsanlagen, voran der Gleisanlagen, die nun den neuesten Betriebs- und Verkehrsverhältnissen angepaßt wurden. Mit den Stellwerkanlagen wurde bekanntlich auch ein einheitliches Signalsystem eingeführt. Außer den Einfahrsignalen wurden für sämtliche Ausfahrgeleise nun Ausfahrsignale aufgestellt und Vorsignale angeordnet. Bei den meisten Nebenbahnen hingegen blieb vorerst alles beim alten, und manche Lokalbahnstation ist von der neuen Technik überhaupt nicht mehr erreicht worden.

Mit dem Bau von Zentralstellwerken verschwand das Gros der vielen kleinen Drehscheiben, die so typisch sind für zahlreiche der nachfolgend wiedergegebenen Gleispläne. Per Seilzug vom Zentralstellwerk aus waren Drehscheiben nicht zu bedienen, deshalb haben sie sich bis heute praktisch nur noch vor Ringlokschuppen gehalten, wo sowieso eigene Wärter für ihre Bedienung da waren. Anfangs, als noch alle Weichen und Drehscheiben an Ort und Stelle von Hand bedient wurden und genügend "billiges" Personal dafür vorhanden war, boten Drehscheiben eine gern genutzte Möglichkeit, Wagen auf engstem Raum zu verteilen. Wegen des relativ geringen Aufkommens spielte es auch keine große Rolle, daß zu den meisten Gleisen per Drehscheibe nur Wagen für Wagen bugsiiert werden konnte, nicht aber mehrere Wagen im Verband. Doch wie gesagt: Der Verkehr war damals mäßiger, man hatte Zeit, und Personal für untergeordnete Handarbeit gab es zuhauf. Typisch auch folgendes: Fast an jeder Station findet sich ein Torfschuppen. Torf war das Heizmaterial überhaupt in Altbayern, wo es bekanntlich keine großen Kohlevorkommen gab. Kohle mußte importiert werden (hauptsächlich aus Böhmen) und wurde zunächst natürlich für "hochwertige Aufgaben" verwendet: etwa die Lokomotivfeuerung. Zum Heizen von Gebäuden kam neben Holz in erster Linie billiger Torf zur Anwendung. Hauptgebäude, Ladehalle, Waage, Rampe, Abtritt, Remisen – also Schuppen für Loks, Wagen oder Material –

gehörten vor hundert Jahren auch stets zum typischen Bahnhof-Ambiente dazu. Außer bei Haltestellen natürlich: Da gab es nur das sogenannte Hauptgebäude, in dem die wichtigsten Funktionen vereint waren. Und schließlich dürfen natürlich die meistens von Grünanlagen eingefassten Brunnen nicht vergessen werden. Eine zentrale Wasserversorgung gab es damals nämlich noch nicht. Noch eine letzte Bemerkung technischer Art: Die nachfolgenden Gleispläne sind nicht in einheitlichem Maßstab wiedergegeben. Wichtig aber ist, daß sie ohne die heute bei der Darstellung von Bahnhofsgleisplänen übliche Verzerrung aufgenommen wurden (Beispiel: Breite 1:1000, Länge 1:2000 bis 1:4000), die zu den bekannt unschönen "bauchigen" Darstellungen mit elliptischen Drehscheiben usw. führt, aber wegen der Längenausdehnung moderner Bahnhöfe doch sehr praktisch, ja geradezu unvermeidlich ist. Und schließlich: Am Ende dieses Bandes, nach all den "abstrakten" Wanderungen über gezeichnete Bahnhofsgleise, laden wir die Leser ein zu einem "lebendigen" Besuch auf dem Bahnhof Augsburg am 29. Juni 1890. Dipl.-Ing. Ludwig Freiherr von Welsch, der große bayerische Lokomotivhistoriker (auf seinen Forschungen beruhen auch Band 4 und die folgenden des Bayern-Reports), hat hier seine Erinnerungen niedergeschrieben und nimmt uns mit auf die Bahnsteige oder ins Heizhaus zu einem unvergeßlichen Sonntagsspaziergang. Viel Vergnügen!



Bild 4: Um 1900, als dieses Foto entstand, verfügte auch der Bahnhof Innungen (südlich von Augsburg) bereits über eine kleine zentrale Stellwerkanlage.

Die Ludwigs-Süd-Nord-Bahn

Mit der Ludwigsbahn Nürnberg – Fürth hatte 1835 in Bayern, ja in ganz Deutschland das Zeitalter der Dampfeisenbahnen begonnen. Die kurze, im wesentlichen dem Personenverkehr dienende Strecke zwischen den benachbarten fränkischen Städten erwies sich für ihre Eigentümer sehr bald als Volltreffer. Das als Aktiengesellschaft aufgebaute Privatunternehmen erwirtschaftete hervorragende Ergebnisse, den Aktionären konnten stolze Dividenden ausgezahlt werden. Kein Wunder also, daß sich durch die Ludwigs-Eisenbahn auch andernorts rührige Eisenbahn-Komitees in ihren Bemühungen um den Bau von Bahnstrecken nachhaltig unterstützt sahen. Allerdings: Ganz so glänzend und problemlos wie zwischen Nürnberg und Fürth standen die Dinge natürlich nicht überall. Das mußte als nächste die München-Augsburger Eisenbahngesellschaft erfahren, die 1839/40 ihre Strecke in Betrieb genommen hatte. Ihre Rendite blieb im ersten kompletten Betriebsjahr 1840/41 weit hinter den Erwartungen zurück und erreichte mit 2,5% nicht einmal eine ansonsten bei Geldanlagen übliche Verzinsung. Die unerwartet problematische Entwicklung der München-Augsburger Bahn versetzte manch anderem Privatbahnprojekt in Bayern einen Stoß: Wenn schon nicht einmal zwischen den beiden größten Städten südlich der Donau eine technisch eher anspruchslose Strecke nennenswerte Gewinne erwirtschaftete, wie sollte das dann erst all den anderen Bahnen gelingen?

An dieser Stelle soll auf jene frühen Jahre der bayerischen Eisenbahnen nicht weiter eingegangen werden. Im Band 1 des Bayern-Reports ist bekanntlich alles genau nachzulesen. Festzuhalten jedenfalls ist, daß für privates Kapital der Bau von Eisenbahnen in Bayern Anfang der 1840er Jahre drastisch an Reiz verloren hatte und nun der Staat auf den Plan gerufen wurde. Bald herrschte bei den maßgebenden Stellen im Lande – das waren der Monarch und seine Regierung, die Stände, die finanzkräftigen Grundbesitzer und Unternehmer – Einigkeit darüber, daß die wichtigste aller weiterhin diskutierten Linien, nämlich eine mehrere Einzelprojekte einschließende Süd-Nord-Bahn vom Bodensee an die sächsische Grenze, am besten auf Rechnung des Staates – und natürlich auch unter dessen Leitung – gebaut werden sollte. Bereits 1841 ging es los; zwischen Nürnberg und Bamberg begannen die Arbeiten.

Das große Vorhaben erhielt den Namen „Ludwigs-Süd-Nord-Bahn“. Diese Süd-Nord-Bahn erreichte zwischen Lindau im Bodensee und der bayerisch-sächsischen Grenze bei Gutenfürst eine Gesamtlänge von imposanten 566 km. Für uns interessant ist das Teilstück Buchloe – Augsburg – Donauwörth – Nördlingen – Gunzenhausen, von dem auf den folgenden Seiten zahlreiche historische Gleispläne wiedergegeben werden. Seit dem 15. September 1847 konnte, nachdem Teilabschnitte bereits früher fertiggestellt worden waren, der Bereich Kaufbeuren – Buchloe – Augsburg

– Donauwörth durchgehend befahren werden. Abgesehen von der Donaubrücke bei Donauwörth hatte dieser fast genau 100 km lange Abschnitt den Technikern keine großen Probleme aufgegeben. Die Trassierung konnte den weiten Flußniederungen von Wertach und Lech folgen; nennenswerte Steigungen oder Krümmungen waren nicht erforderlich.

Ganz anders stellte sich die Situation nördlich von Donauwörth dar. Von hier aus konnte nämlich Nürnberg, einer der Fixpunkte aller Planungen, nicht auf kürzester Linie angestrebt werden (etwa so, wie es heute durch die Linie Nürnberg – Treuchtlingen – Donauwörth Realität ist), sondern nur auf Umwegen. Zum einen fürchteten die Techniker die Durchquerung des Hahnenkamms bzw. der Frankenalb, also des Höhenzugs zwischen Donauwörth und Treuchtlingen. Zum anderen sollte die alte Reichsstadt Nördlingen im Ries angeschlossen werden. Das lag nicht nur in der Bedeutung der Stadt selbst, sondern auch darin begründet, daß man das direkt an Nördlingen angrenzende Königreich Württemberg veranlassen wollte, hier den Anschluß an die Süd-Nord-Bahn zu suchen.

Aber Württemberg plante unbeirrt seine „Centralbahn“ Stuttgart – Ulm – Friedrichshafen weiter, und tatsächlich wurden zuerst bei Ulm (1854), nicht bei Nördlingen die beiden Staatsbahnnetze verknüpft. Bayerns Versuch, auch den württembergischen Nord-Süd-Verkehr teils auf seine Bahnen zu lenken, war damit gescheitert. Erst 1863



Bild 5: Das imposante Bahnhofsgebäude von Donauwörth entstammt nicht der Entstehungszeit der Süd-Nord-Bahn, sondern wurde mit der Streckenverlegung vor die Stadt 1877 in Betrieb genommen.

wurde die Bahnverbindung Nördlingen – Aalen/Württemberg in Betrieb genommen. Ab Nördlingen umfährt die Süd-Nord-Bahn die Höhen der Fränkischen Alb in einem großen Bogen, berührt Gunzenhausen und schwenkt schließlich bei Pleinfeld in einem scharfen Knick nach Norden ein auf Nürnberg zu. Ein Vergleich: Die heutige Trassenführung von Donauwörth über Treuchtlingen nach Pleinfeld (ab hier benutzt der Fernverkehr weiterhin die alte Süd-Nord-Bahn) beträgt 52 km; auf der ursprünglichen Linie waren es von Donauwörth über Nördlingen und Gunzenhausen nach Pleinfeld 86 km.

Schauen wir uns in aller Kürze die einzelnen Streckenabschnitte etwas genauer an. Buchloe – Augsburg hat sich – wie praktisch der gesamte Südabschnitt der Süd-Nord-Bahn – niemals zu einer erstrangigen Magistrale entwickeln können. Besonders nach Fertigstellung der Linie Buchloe – Geltendorf – München 1873, über die heute der Fernverkehr zwischen München und dem Allgäu bzw. dem Bodenseegebiet rollt, rückte Buchloe – Augsburg ins zweite Glied. Ganz anders Augsburg – Donauwörth. Dieser Abschnitt der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn kann mit Fug und Recht gestern wie heute als eine erstrangige Magistrale bezeichnet werden. Gleiches gilt natürlich für das Teilstück Nürnberg – Pleinfeld. Mit gutem Grund ist bereits 1935 auf der Gesamtverbindung Augsburg – Donauwörth – Treuchtlingen – Pleinfeld – Nürnberg der elektrische Betrieb aufgenommen worden, galt und gilt diese



Bild 6: Interessante Details zeigt diese Aufnahme von Bobingen. Flügelsignale standen damals noch an der Bahnsteigmitte. Bemerkenswert auch die typisch süddeutschen Klapp-Fensterläden.

Bild 7: Meitingen: Die große Hinweistafel unter dem Vordach trägt den Schriftzug "Dienstthuender Stationsbeamter". **Abb. 4 bis 7: VM Nürnberg**

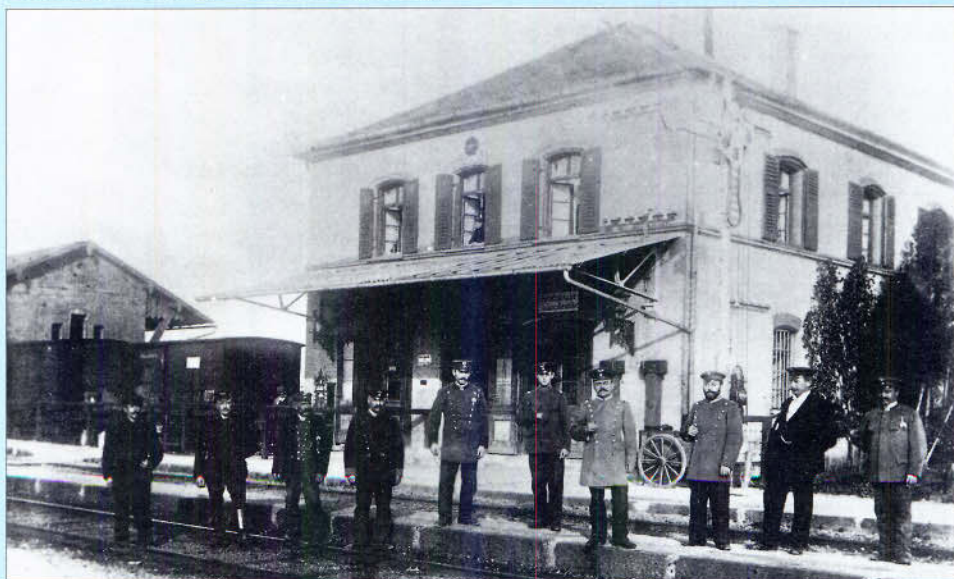




Bild 8: Einen recht imposanten Stationsbau erhielt Wassertrüdingen. Mit den bisher abgebildeten Bauten hat er wenig gemein. Was natürlich kein Zufall ist, da alle Bahnhöfe der Süd-Nord-Bahn nach individuellen Entwürfen errichtet wurden.

Bild 9 (rechte Seite oben): Der Bahnhof Nördlingen gehört zu den eindrucksvollsten der Süd-Nord-Bahn. Hier war der Abzweig der Strecke nach Württemberg vorgesehen, der aber erst 1863 zustande kam.

Bild 10 (rechte Seite Mitte): Als 1876 die Zweigstrecke Nördlingen – Dinkelsbühl in Betrieb ging, hatte sich in der Bahnhofsarchitektur bereits der "Würfel" durchgesetzt.

doch gemeinsam mit der alten "Maximiliansbahn" München – Augsburg – Ulm (elektrifiziert 1927 bis 1933) als bedeutendste bayerische Fernbahn. Erst die vielleicht im Jahre 2000 ins Haus stehende Fertigstellung der Schnellfahrstrecke Nürnberg – Ingolstadt – München wird die Stellung der heutigen Linie Nürnberg – Augsburg – München relativieren können.

Kommen wir zum Teilstück Donauwörth – Nördlingen – Gunzenhausen – Pleinfeld der Süd-Nord-Bahn. Dessen Position wird wohl am hellsten durch die Tatsache beleuchtet, daß es als einziger größerer Süd-Nord-Bahn-Abschnitt nicht zweigleisig ausgebaut worden ist (obwohl natürlich auch hier die Trasse dafür vorbereitet worden war; ansonsten ist heute nur noch das kurze Stück Marktschorgast – Stambach im Fichtelgebirge eingleisig). Die "überdehnte" alte Streckenführung geriet der Süd-Nord-Bahn hier schon 1870 zum Nachteil, als die erheblich günstigeren Linien München – Ingolstadt – Treuchtlingen – Pleinfeld/Ansbach fertiggestellt werden konnten. Endgültig ins Hintertreffen geriet die Bahn durchs Ries mit der Eröffnung der direkten Linie Donauwörth – Treuchtlingen im Jahre 1906, mit deren Eröffnung die jetzige Magistrale Nürnberg – Augsburg – München komplett fertiggestellt war.

Während die inzwischen elektrifizierte Linie Donauwörth – Nördlingen – Württemberg zumindest für Güterzüge einige Bedeutung im Fernverkehr hat (Entlastung der Magistrale Stuttgart – Augsburg), ist Nördlingen – Gunzenhausen vollends in Bedeutungslosigkeit versunken. Mit Ablauf des Som-

merfahrplans 1985 wurde der Personenverkehr eingestellt, auch planmäßigen Güterverkehr gibt es nicht mehr. Dennoch kann man hier gelegentlich noch Züge antreffen, dampfgeführt sogar: Sonderzüge des "Bayerischen Eisenbahnmuseums Nördlingen e.V." bzw. der "Museumsbahnen im Donau-Ries GmbH" (Kursbuchnummer 12988).

Noch einigermaßen in Takt – und zwar im wörtlichen Sinne – ist dagegen Gunzenhausen – Pleinfeld. Als "R 62" ist hier die alte Süd-Nord-Bahn nämlich in den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg einbezogen – "werktags außer samstags".

Zweigstrecke Nördlingen – Dinkelsbühl

Per Gesetz vom 29. April 1869 legte das Königreich Bayern den Bau von zehn neuen Staatsbahnen fest und stellte dafür knapp 158 Millionen Mark bereit. Das war der Auftakt zur "Sturm- und Drangperiode" (Hugo Marggraff) des bayerischen Eisenbahnbaus, denn nie wieder wurden so viele Hauptbahnen mit einem Schlag ins Leben gerufen. Unter den zehn Strecken waren auch Rosenheim – Mühldorf, die uns später noch beschäftigen wird, sowie Nördlingen – Dinkelsbühl. Ursprünglich war noch vorgesehen gewesen, die neue Linie in Wassertrüdingen von der Süd-Nord-Bahn abzweigen zu lassen. Auch wurde sie nicht mehr wie zunächst geplant als Hauptbahn realisiert, sondern als Sekundärbahn. Die gut 30 km lange Strecke ließ sich problemlos trassieren, es mußten keine Kurvenradien

unter 600 m gewählt werden. Auch die Steigungen waren unbedeutend. Am 2. Juli 1876 ging die Strecke in Betrieb.

Knapp fünf Jahre lang war Dinkelsbühl Endstation, ehe am 1. Juni 1881 die Strecke nach Feuchtwangen verlängert wurde. Und da in Feuchtwangen bereits seit 1876 die Gleise der Vizinalbahn aus Dombühl, einer Station an der Hauptbahn Nürnberg – Ansbach – Crailsheim (diese werden wir später noch kennenlernen), lagen, konnte fortan die 54 km lange Verbindung Nördlingen – Dombühl durchgehend befahren werden. Stets hatte sie typischen Nebenbahncharakter, denn für den Fernverkehr existierte ja wenige Kilometer weiter östlich seit 1859 die parallel laufende Hauptbahn Gunzenhausen – Ansbach. Mit Beginn des Sommerfahrplans 1985 wurde zwischen Nördlingen und Dombühl der planmäßige Schienenpersonenverkehr eingestellt. Gelegentlich fahren aber auch hier noch Dampfsonderzüge vom Bayerischen Eisenbahnmuseum Nördlingen aus (Kursbuchnummer 12989).

Zweigstrecke Bobingen – Kaufering – Landsberg

Die sogenannte Lechfeldbahn von Bobingen (an der Süd-Nord-Bahn) nach Kaufering (an der Hauptbahn München – Buchloe) wurde am 15. Mai 1877 als Sekundärbahn eröffnet. Anlaß für ihren Bau waren in erster Linie die zahlreichen militärischen Einrichtungen auf dem Lechfeld. Neben den üblichen Gleisen und Stationseinrichtungen erhielt die Lechfeldbahn noch viele aus-



schließlich militärischen Zwecken dienende Einrichtungen, beispielsweise eine von der Station Klosterlechfeld ausgehende Zweigbahn zu den Depots bei Schwabstadel sowie ein 7,6 km langes "Militärgleis" neben dem normalen Streckengleis ab der Station Klosterlechfeld bis zum nördlichen Ende des Truppenübungsplatzes.

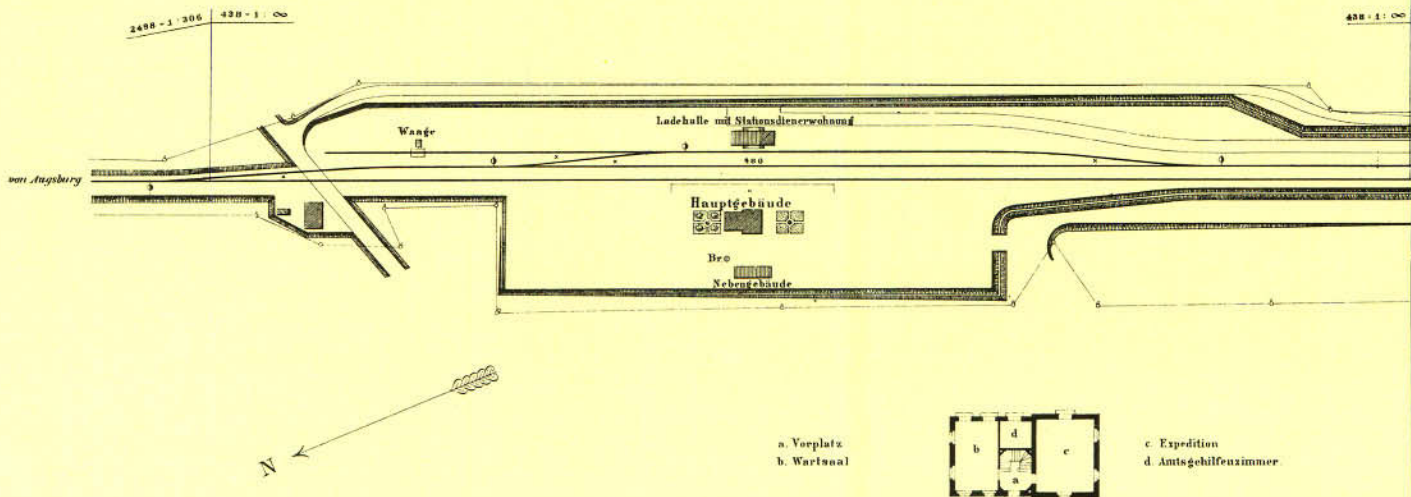
Die landschaftlich wenig reizvolle Strecke ist heute auf weiten Abschnitten eingeklemmt zwischen der B 17 und den schier endlosen Kasernenanlagen. Sie trägt jetzt die Kursbuchnummer 986 und wird im Stundentakt befahren. Ebenso wie zur Entstehungszeit der Strecke werden die Zwischenstationen Oberottmarshausen, Lagerlechfeld und Klosterlechfeld (wo das alte Stationsgebäude inzwischen durch einen modernen "Zweckbau" ersetzt wurde) bedient.

Bilder 11 und 12 (unten): Die "Würfel"-Empfangsgebäude von Lagerlechfeld und Klosterlechfeld an der Nord-Süd-Bahn-Zweigstrecke Bobingen – Kaufering sind in ihrer baulichen Ausgestaltung fast identisch – aber eben nur fast.

Abb. 8 bis 12: VM Nürnberg



Station Jnningen.



Station Bobingen.

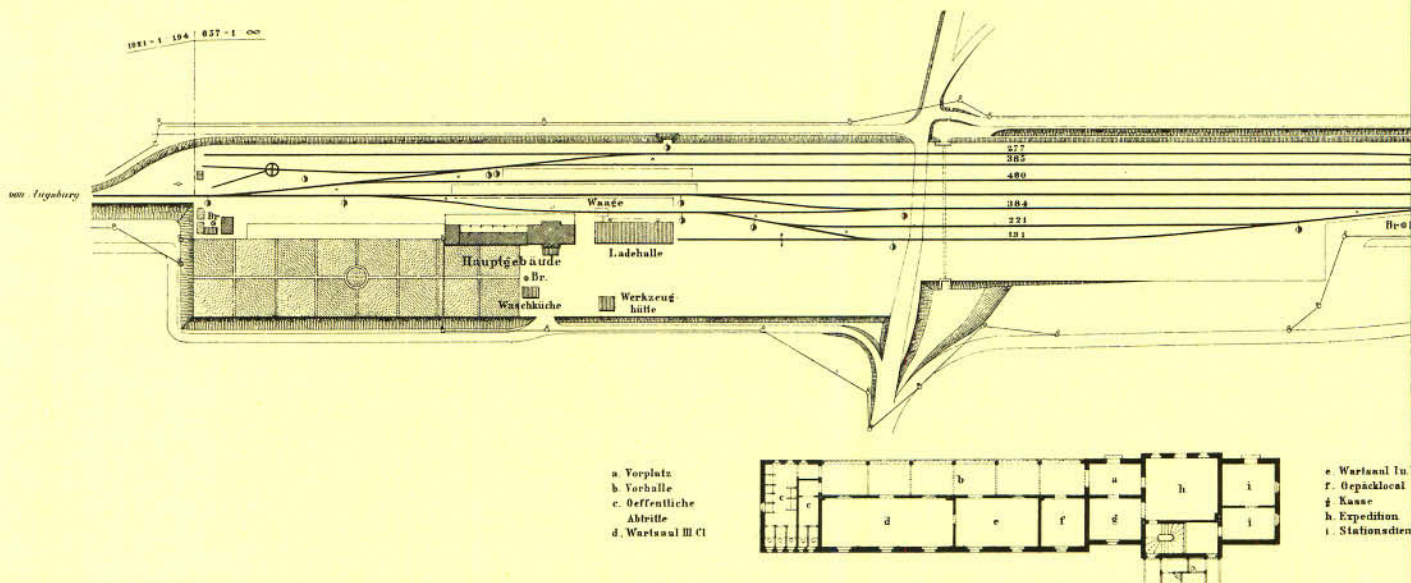
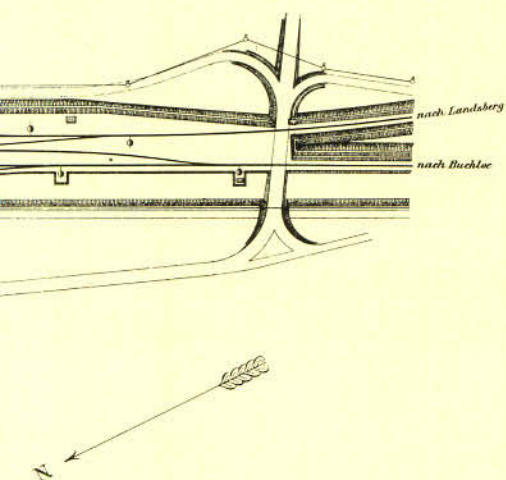


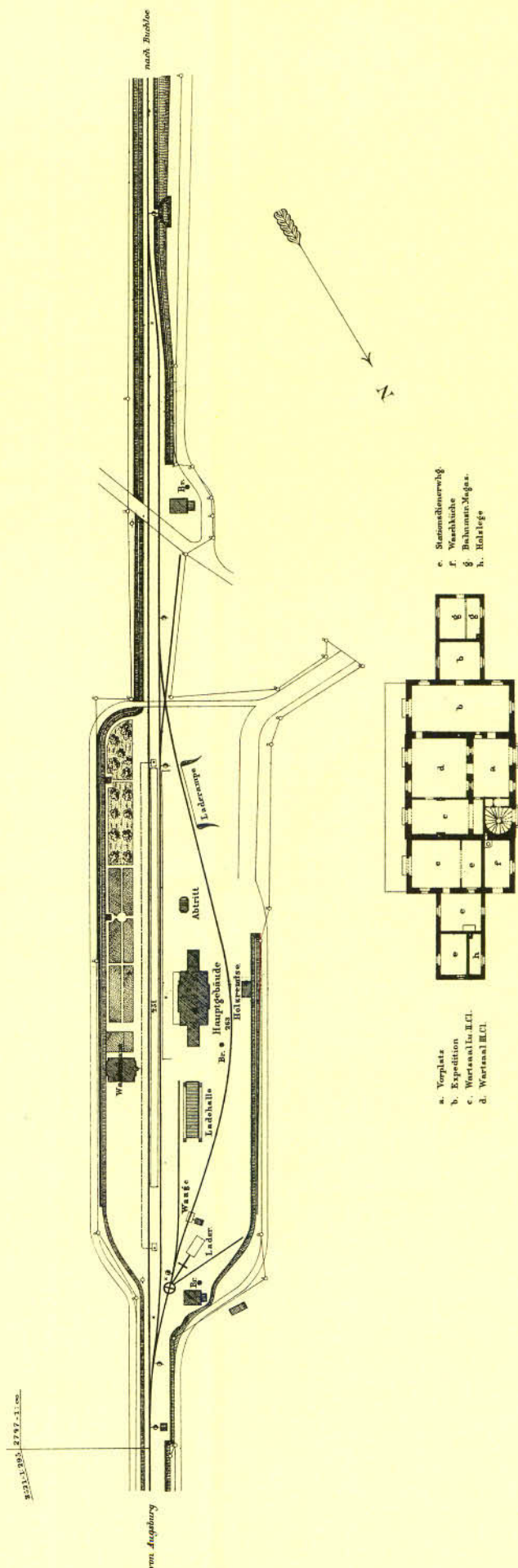
Bild 13 (oben): Bescheidener als Inningen konnte eine Station an einer eingleisigen Hauptbahn damals kaum aussehen: Hauptgleis mit Ausweichgleis, Anschlußgleis zur Ladehalle und Stumpfgleis mit Waage.

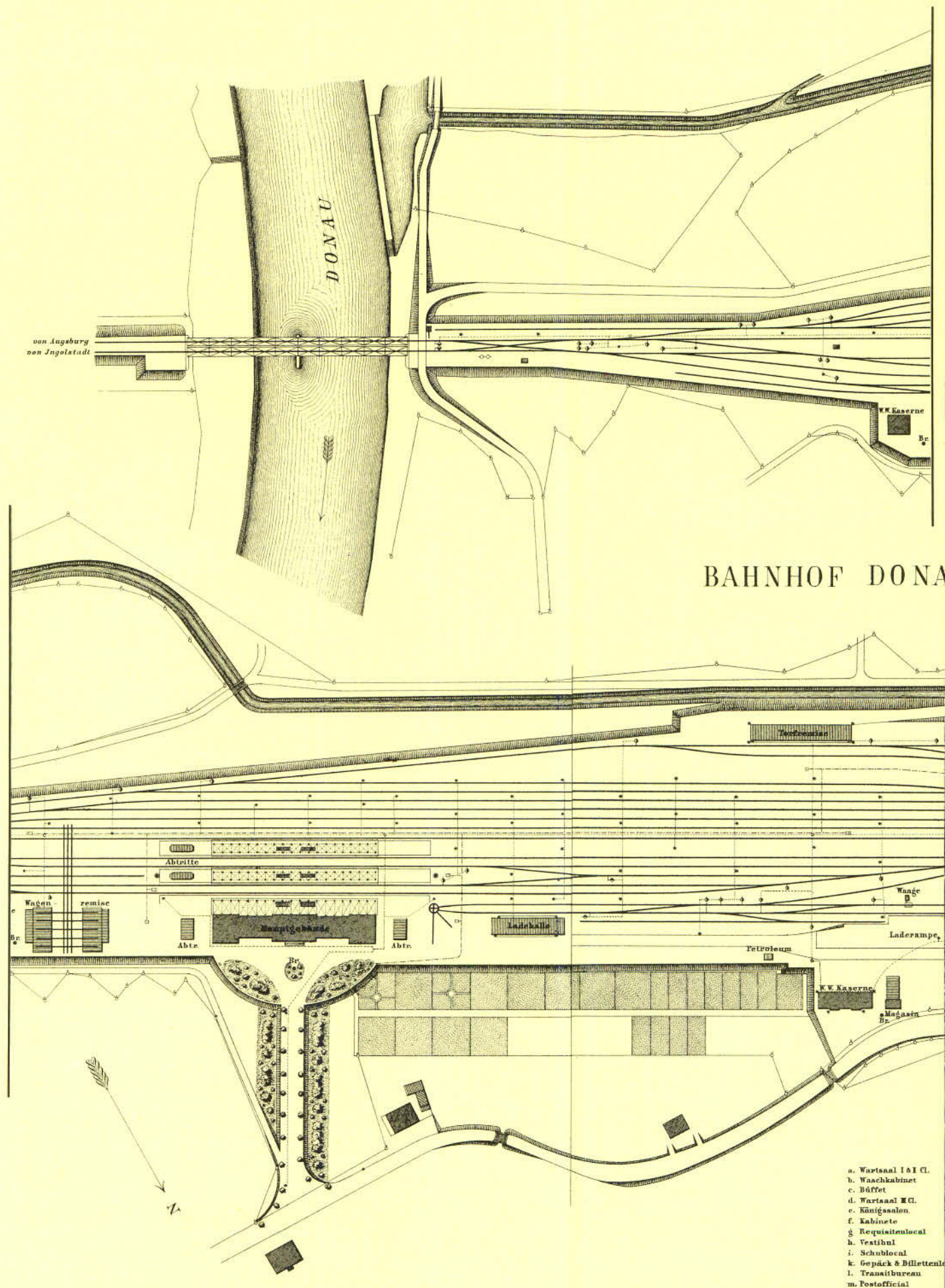
Bild 14 (unten): Von ganz anderer Dimension ist da Bobingen, wo die Nebenbahn nach Kaufering – Landsberg von der Süd-Nord-Bahn abzweigt. Das läßt sich auch am Grundriß des Hauptgebäudes ablesen, das auch über nach Klassen getrennte Wartesäle verfügte.

Bild 15 (rechts): In Schwabmünchen wurde für das Gleis zu Laderampe und Holzremise eine interessante Variante gewählt: außen ums Hauptgebäude herum. Bemerkenswert ist auch die kleine Drehscheibe an der Augsburger Bahnhofseite.



Station Schwabmünchen.





Station Meitingen

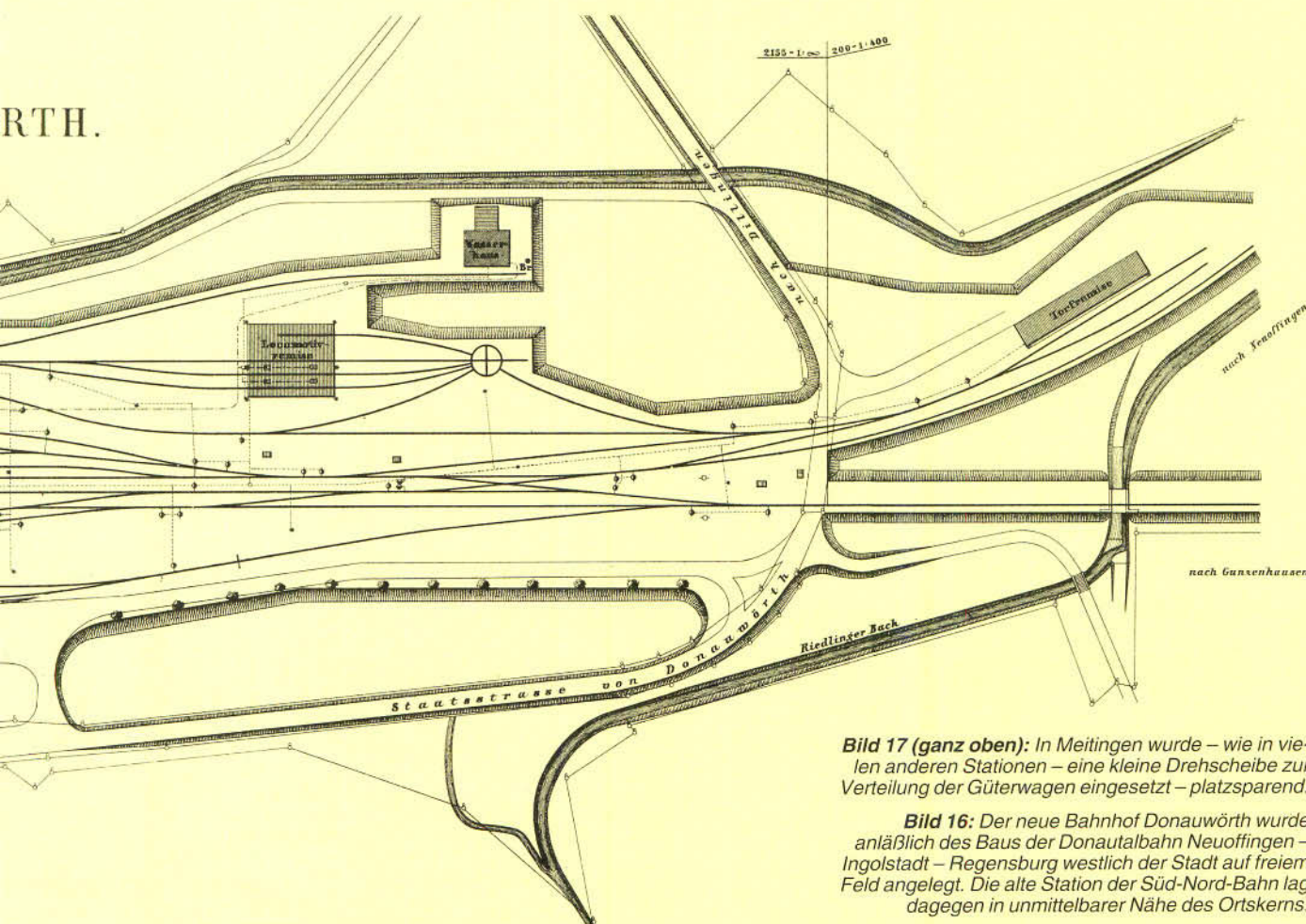
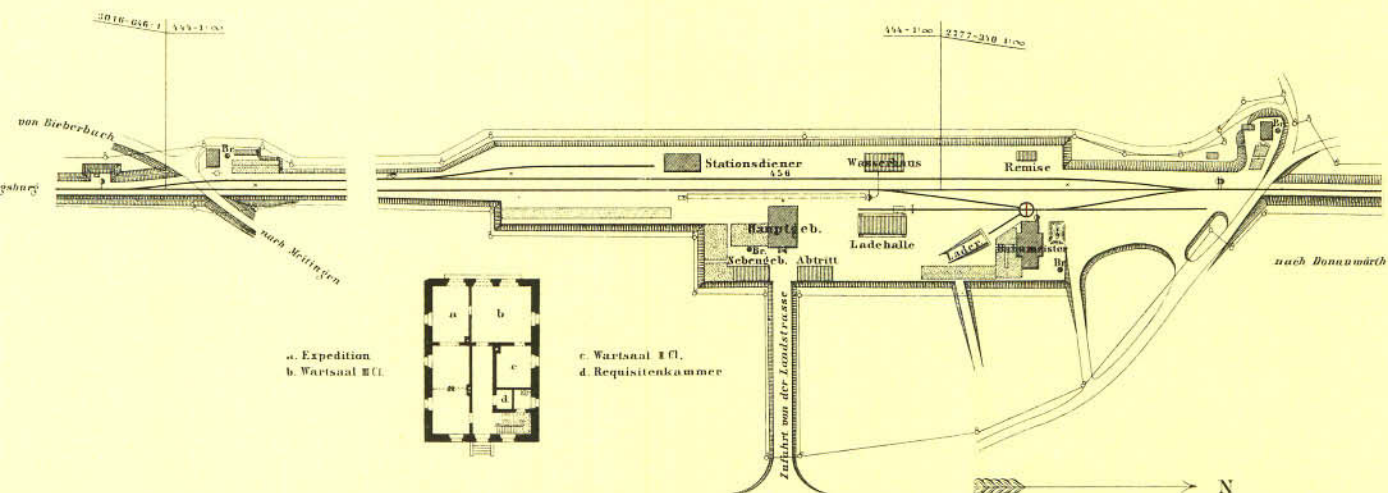
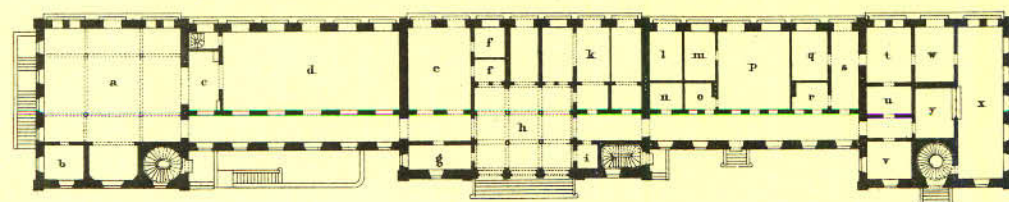


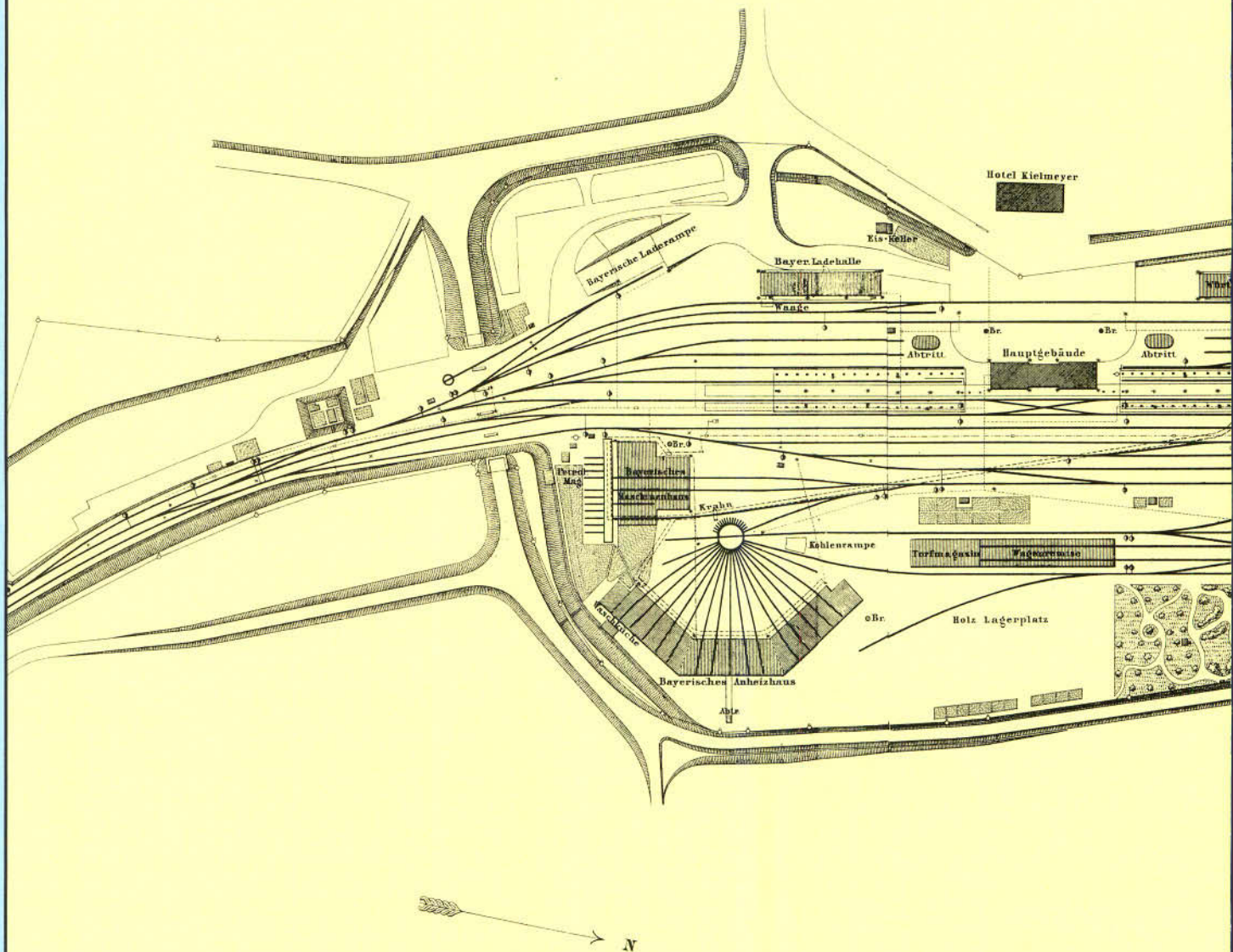
Bild 17 (ganz oben): In Meitingen wurde – wie in vielen anderen Stationen – eine kleine Drehscheibe zur Verteilung der Güterwagen eingesetzt – platzsparend.

Bild 16: Der neue Bahnhof Donauwörth wurde anlässlich des Baus der Donaubahn Neuoffingen – Ingolstadt – Regensburg westlich der Stadt auf freiem Feld angelegt. Die alte Station der Süd-Nord-Bahn lag dagegen in unmittelbarer Nähe des Ortskerns.

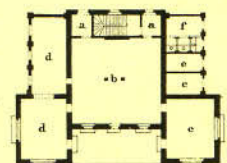


- n. Requisitionen
- o. Registratur u. Packerräume
- p. Postbüro
- q. Stationsmeister
- r. Requisitionen
- s. Wagenschieberlocal
- t. Post u. Bahnspectat
- u. Registratur
- v. Ueberraschunglocal
- w. Joursimmer
- x. Telegraphenbureau
- y. Depeschenaufgabe

BAHNHOF NÖRDLINGEN.



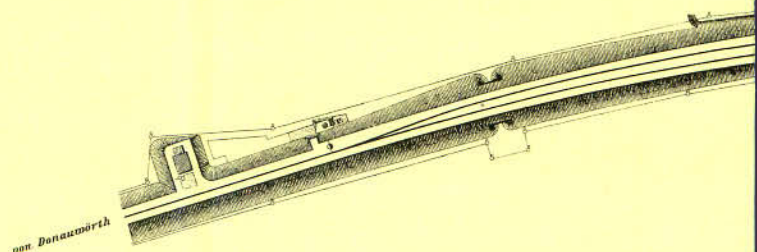
- a. Vorplätze
b. Wartsaal III Cl.
c. Wartsaal I & II Cl.

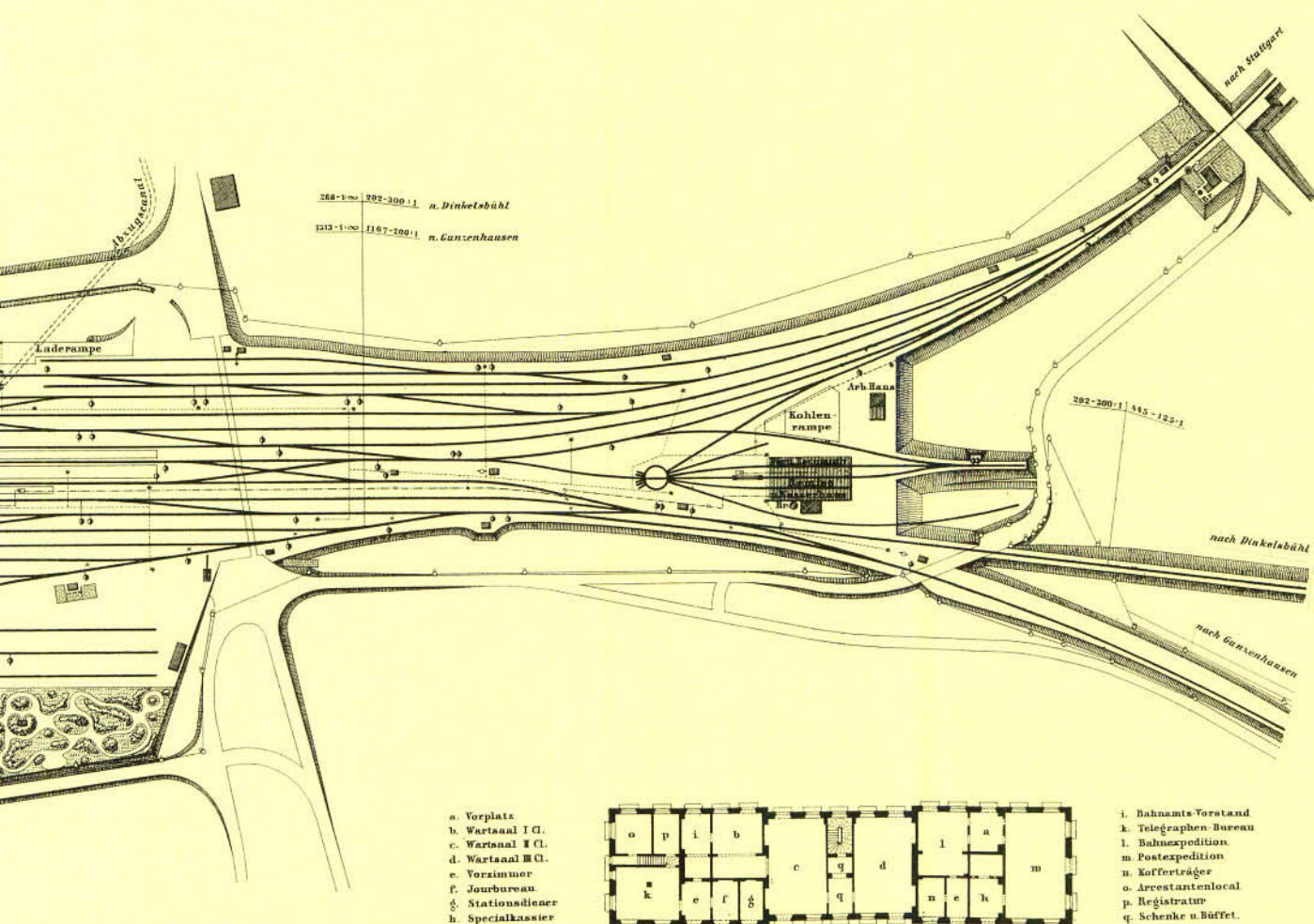


- d. Expedition
e. Holzlegen
f. Abtritte

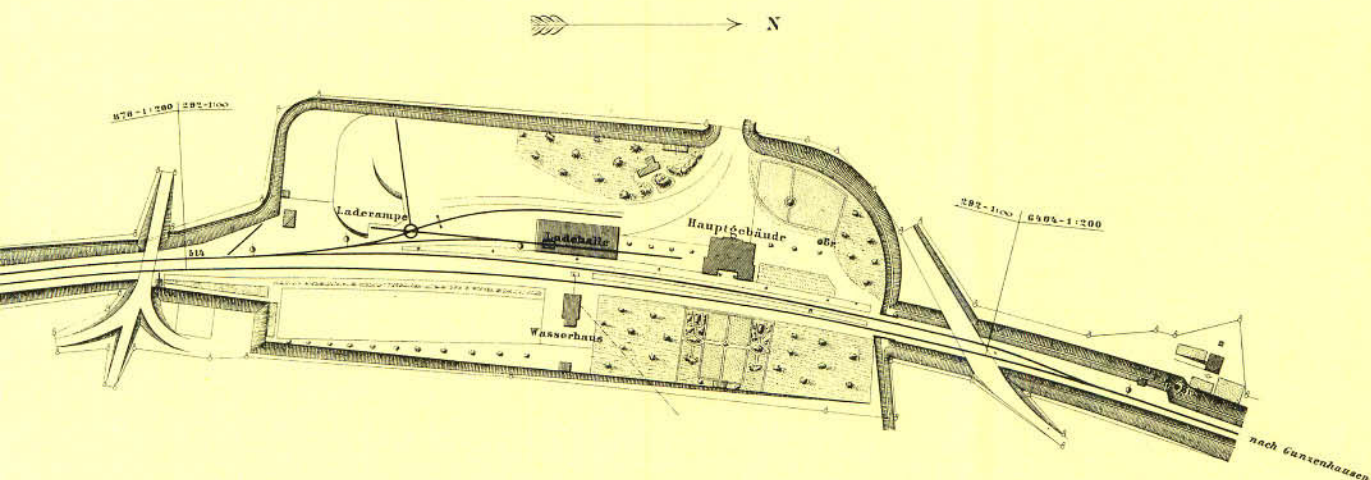
Bild 18 (oben): Der Nördlinger gehört zweifellos zu den interessantesten der hier abgedruckten Gleispläne. Der bemerkenswerte eckige Ringlokschuppen beheimatet heute die Fahrzeugsammlung des Bayerischen Eisenbahnmuseums. Zwischen den Strecken nach Aalen – Stuttgart und Dinkelsbühl hatten auch die Württembergischen Staatseisenbahnen ein Bahnbetriebswerk. Zwei Bw auf relativ kleinem Raum – welch ein Thema für Modelleisenbahner!

Bild 19 (unten): In aller Bescheidenheit präsentiert sich dagegen Wassertrüdingen. Ursprünglich hatte hier die Strecke nach Dinkelsbühl abzweigen sollen; dann wurde allerdings doch Nördlingen zum Ausgangspunkt bestimmt.

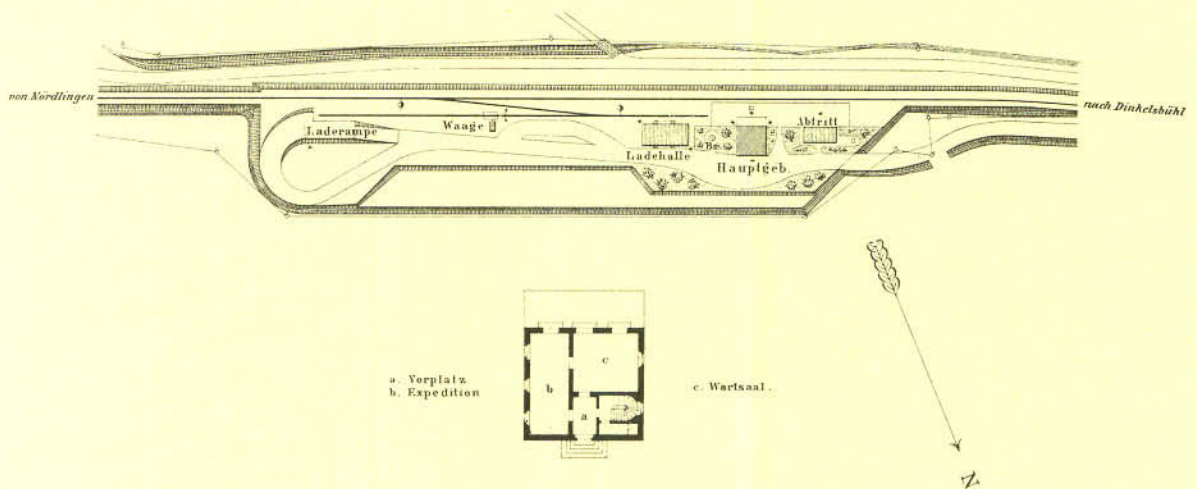




Station Wassertrüdingen.

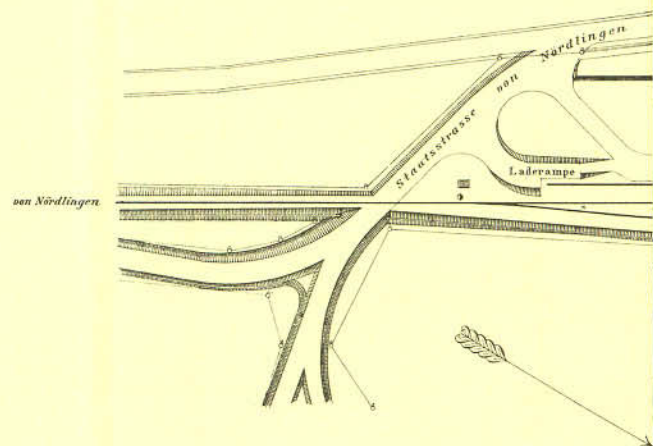


Station Fremdingen.

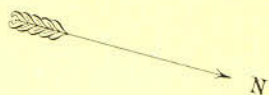
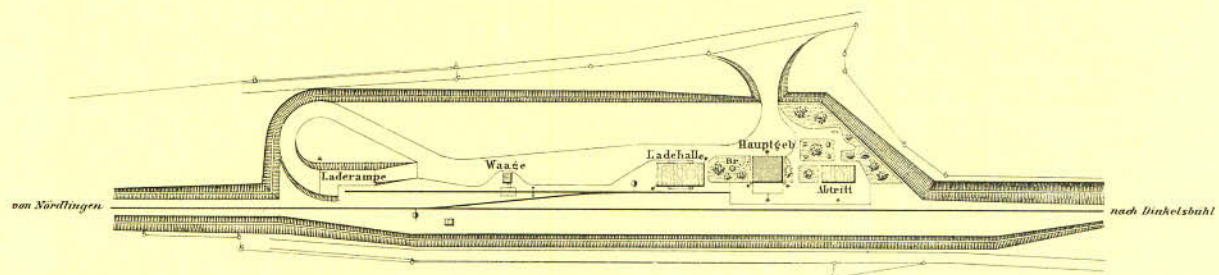


Bilder 20 und 21 (oben): Spiegelverkehrt, ansonsten aber weitgehend gleich ist die Anlage der Bahnhöfe Fremdingen und Wilburgstetten an der Strecke Nördlingen – Dinkelsbühl. Auch die "Hauptgebäude" wurden offenbar nach gleichen Plänen errichtet. Die Skizzen verraten auch, was zu einer kleinen Station üblicherweise dazugehörte: Laderampe, Waage, Ladehalle (Güterschuppen), Hauptgebäude, Abtritt und natürlich ein Brunnen. Wilburgstetten ist übrigens in jüngerer Zeit wegen seiner altbayerischen Flügelsignale zu einigem Ruhm unter Eisenbahnfreunden gelangt.

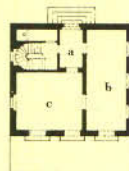
Bild 22 (unten): Bis 1881 war Dinkelsbühl noch Endstation der Strecke aus Nördlingen, erst dann ging es weiter in Richtung Feuchtwangen. Zusätzlich zum üblichen Inventar eines kleinen Landbahnhofs verfügte eine Endstation also auch über eine "Locomotiv-Remise" samt Wasserhaus für die Versorgung der Loks. Typisch ist auch die Drehscheibe am Ende der Gleise.



Station Wilburgstetten .

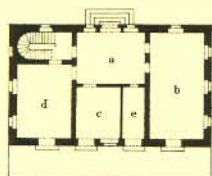
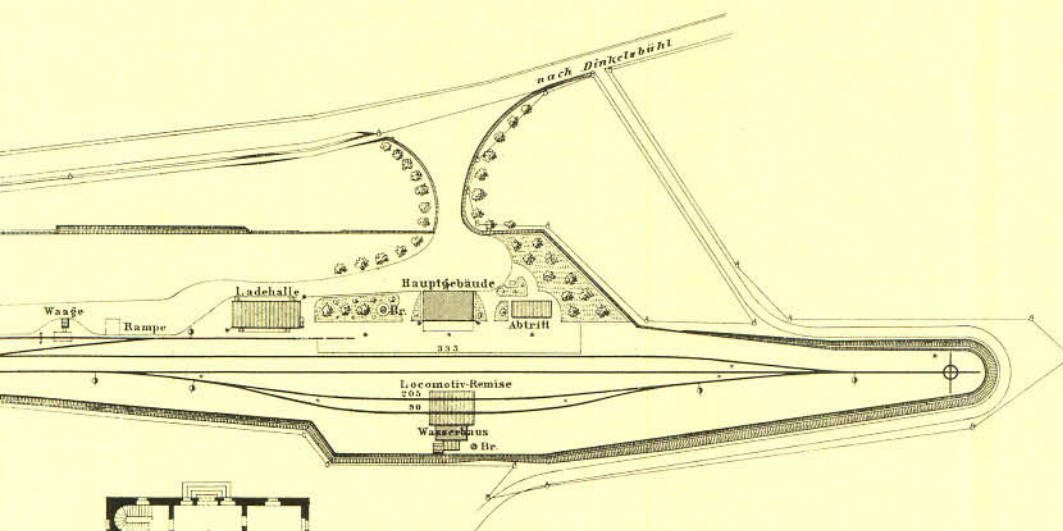


a Vorplatz
b Expedition

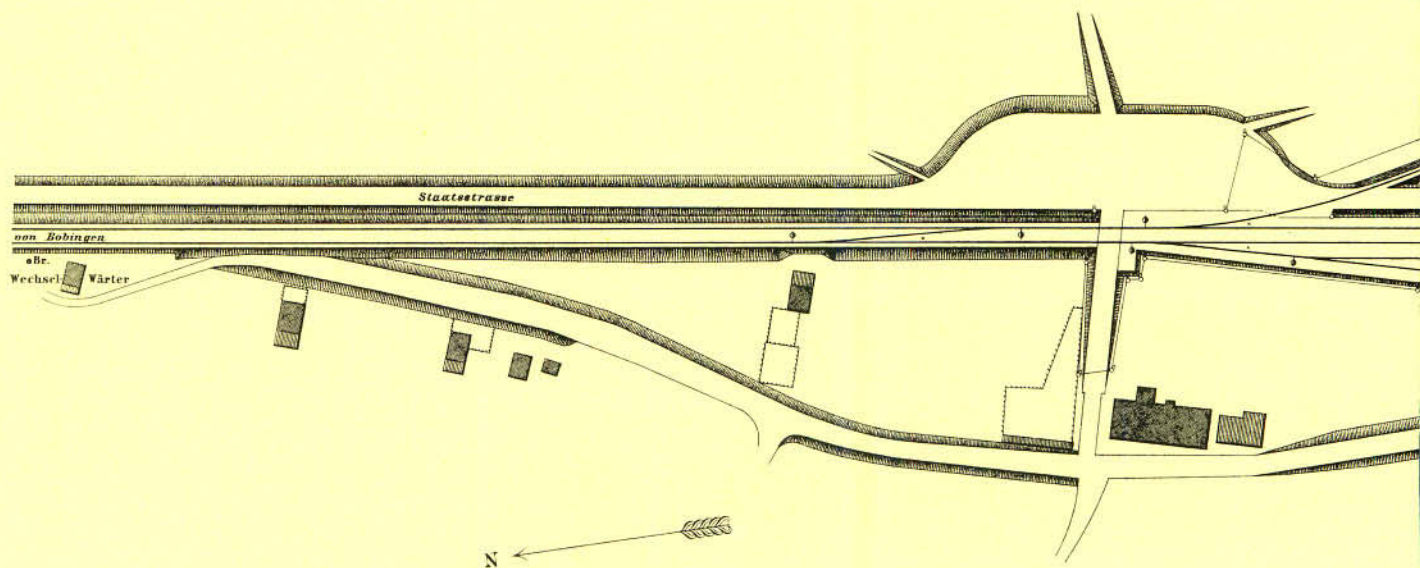


c Wartsaal

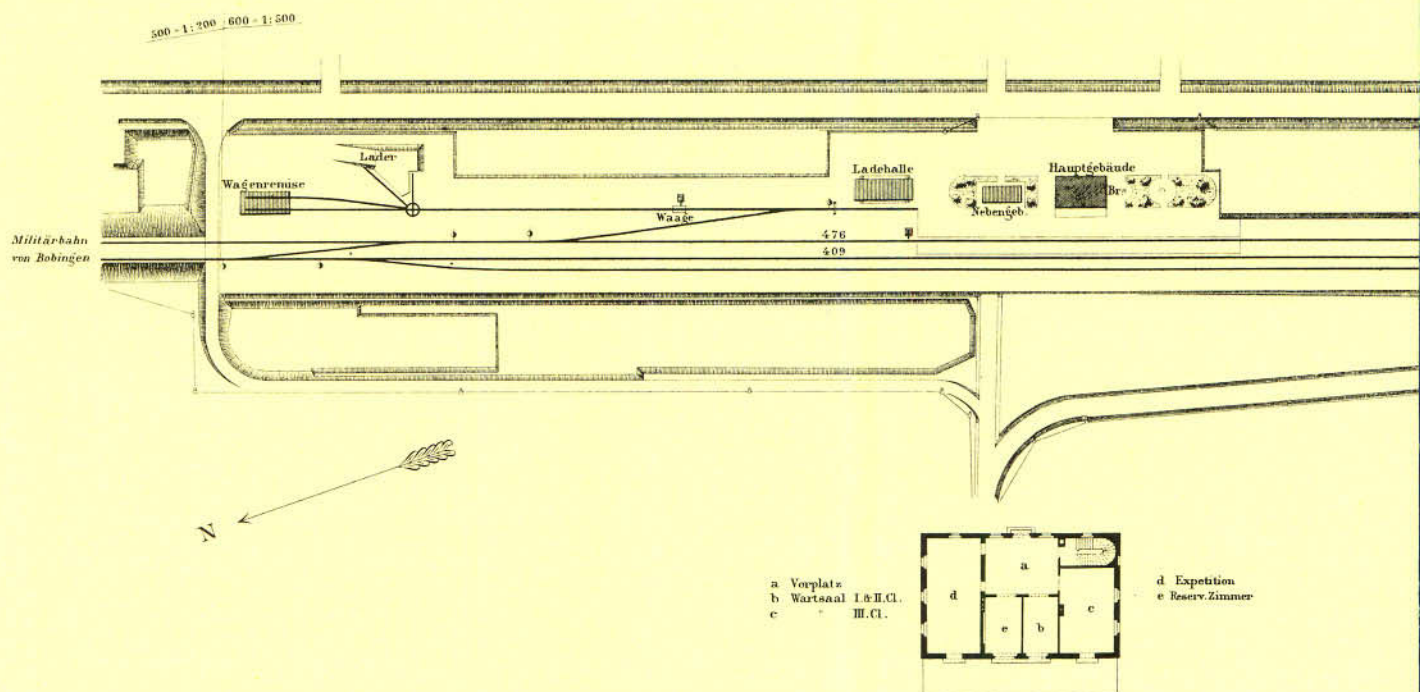
Station Dinkelsbühl.

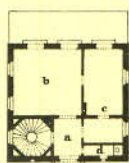


c Wartsaal I u. II Cl.
d Wartsaal III. Cl.
e Stationsdiener

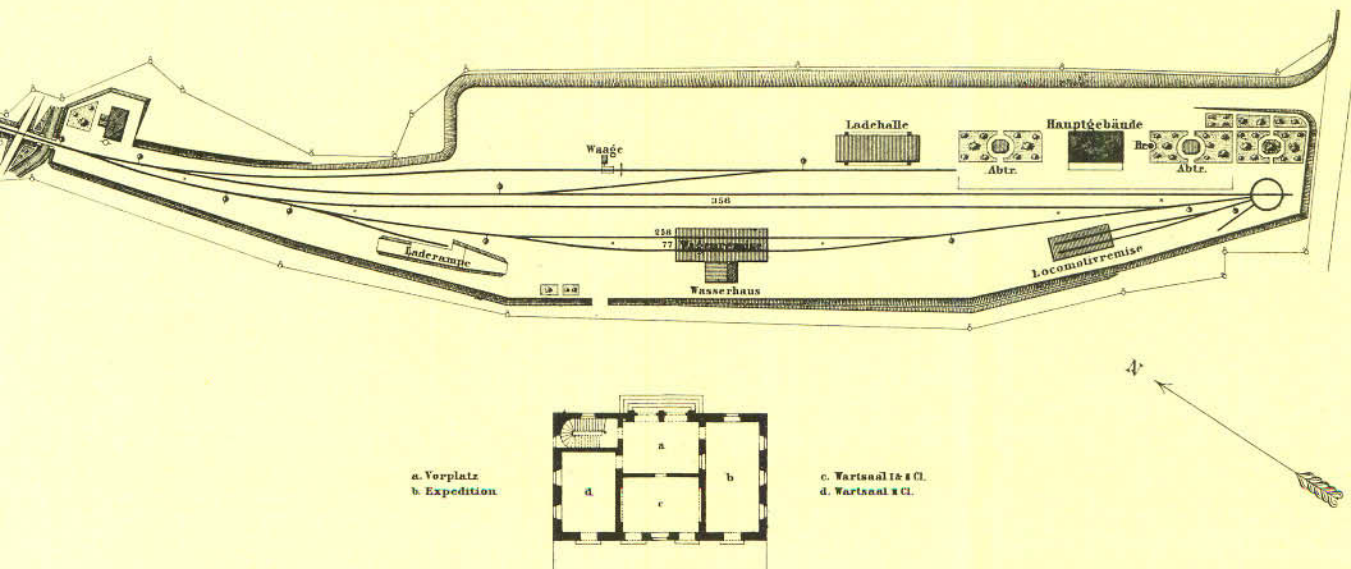
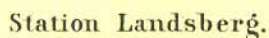


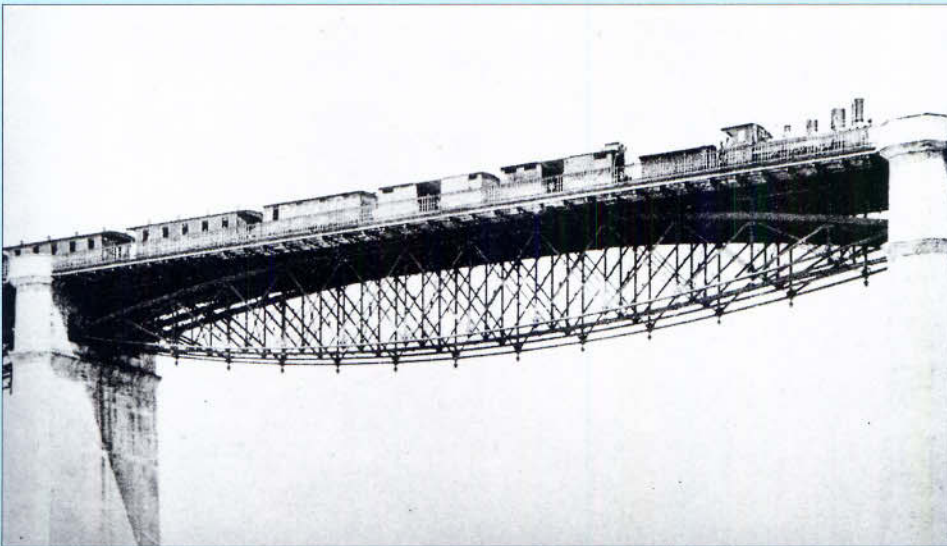
Station Lagerlechfeld.





c. Expedition
d. Abtritt





Bilder 26 und 27: Am 24. Juni 1854 wurde der "Maxbahn"-Abschnitt von München nach Großhesselohe (Foto) eröffnet. Von dort weiter nach Rosenheim geht es erst seit dem 31. Oktober 1857. Verantwortlich für die Verzögerung waren wohl Probleme beim Bau der mächtigen Großhesseloher Isartalbrücke. **Abb.: Sammlung Asmus, Verkehrsmuseum Nürnberg**

Maximiliansbahn München – Holzkirchen (– Rosenheim)

Während der Regentschaft von König Maximilian II. (1848 bis 1864) entstand als wichtigste Magistrale die Verbindung Ulm – Augsburg – München – Kufstein/Salzburg. Wie die Süd-Nord-Bahn den Namen des seinerzeitigen Monarchen Ludwig I. erhalten hatte, so wurde nun diese bedeutende Ost-West-Linie mit dem Namen König Maximilians geschmückt.

Auf Details der recht komplizierten Entstehungsgeschichte der "Maxbahn" soll hier verzichtet werden, im Bayern-Report 1 ist alles ausführlich thematisiert worden. Betrachten wir also nun speziell den Abschnitt München – Holzkirchen – Rosenheim. Bekannt geworden ist dieser natürlich in erster Linie durch die großartige Isartalbrücke bei Großhesselohe. Die 300 m lange und 30 m hohe Konstruktion ist wohl bis heute die bekannteste Eisenbahnbrücke Bayerns und hinsichtlich ihrer Dimensionen erst von den

gigantischen Bauwerken der Schnellfahrstrecke Fulda – Würzburg in Unterfranken deutlich übertroffen worden. Von Großhesselohe bis Holzkirchen führt die Strecke ohne besondere Krümmungen stetig leicht bergan. Ab Holzkirchen beginnt dann ein krümmungs- und gefällereicher Abschnitt durch den sogenannten Teufelsgraben ins Mangfalltal, ehe es wieder recht "unspektakulär" weitergeht nach Rosenheim.

Am 24. Juni 1854 konnte die Strecke vom Münchner Centralbahnhof bis Großhesselohe (heute München-Solln) in Betrieb genommen werden, von dort bis Rosenheim am 31. Oktober 1857. Bereits 1862 wurde von München bis Großhesselohe das zweite Gleis gelegt. Ausschlaggebend dafür dürfte einerseits die Verkehrszunahme durch die Eröffnung der Strecke Holzkirchen – Miesbach, andererseits der wachsende Münchner Vorortverkehr gewesen sein.

Bereits 1871 wurde die Bedeutung der Linie München – Holzkirchen – Rosenheim deutlich zurückgeschraubt: Mit Eröffnung der erheblich günstiger trassierten Linie München – Grafting – Rosenheim wanderte der hochwertige Fernverkehr zu dieser ab. Jahrzehntlang spielte nun die Holzkirchner Linie eine eher zweitrangige Rolle. Erst mit dem Aufbau des Münchner S-Bahn-Netzes wurde sie 1968 bis 1971 umfassend modernisiert und auch erst dann elektrifiziert. (Auf der jüngeren Route über Grafting nach Rosenheim war das bereits 1927 geschehen.)

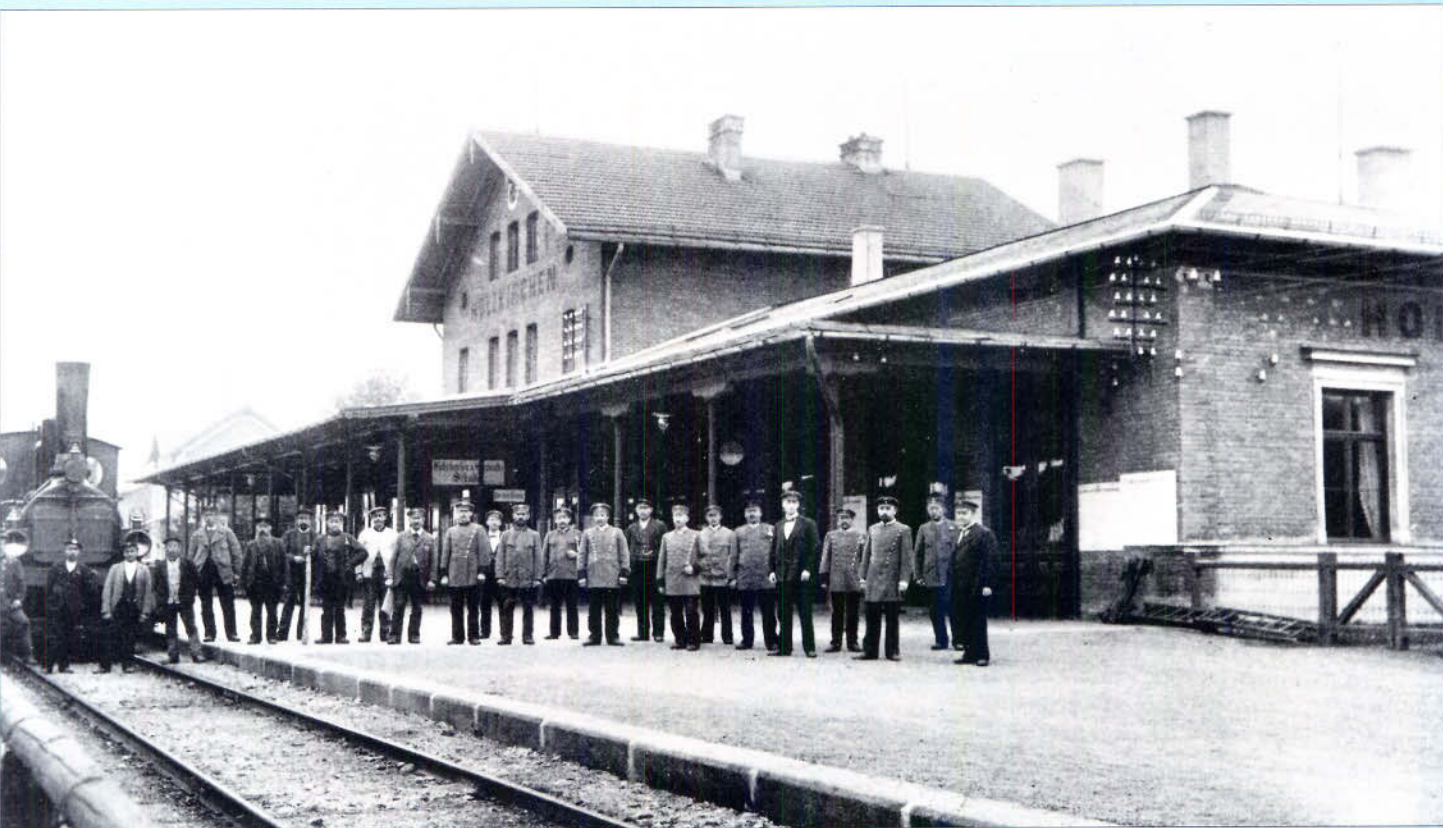
Zweigstrecke Holzkirchen – Schliersee

Die Strecke Holzkirchen – Schliersee, um deren Bahnhöfe es im folgenden geht, setzt sich zusammen aus der am 23. November 1861 eröffneten "Pachtbahn" Holzkirchen – Miesbach sowie den von der Staatsbahn hinzugefügten Abschnitten Miesbach – Hausham (eröffnet am 8. Januar 1869) und Hausham – Schliersee (eröffnet am 1. August 1869). 1911 wurde schließlich auch die Verlängerung von Schliersee bis Bayrischzell eröffnet. Die Strecke Holzkirchen – Schliersee ist nach wie vor auf ganzer Länge in Betrieb und trägt heute die Kursbuchnummer 955.

Die gut 17 km lange "Pachtbahn" (mehr zum Thema Pachtbahnen später im Kapitel über die Strecke München – Starnberg) von Holzkirchen an der "Maxbahn" nach Miesbach wurde von der Miesbacher Steinkohlengewerkschaft erbaut und sollte in erster Linie der Erschließung der örtlichen Kohlenfunde dienen. Bayern ist ein an Bodenschätzen armes Land, so daß selbst an sich unbedeutende Vorkommen ausgebeutet wurden. Erst als durch die Eisenbahnen die Transportpreise für Importkohle drastisch sanken, ließ das Interesse an den heimischen Erzeugnissen nach. Hinzu kam in Miesbach, daß die Kohlegruben dann doch nur weit abseits der Bahn eingerichtet werden konnten oder sich als längst nicht so ergiebig erwiesen wie ursprünglich erhofft. Jedenfalls war die finanzielle Basis des Unternehmens bald zerstört, und schon zum 31. Mai 1867 übergab die Steinkohlengewerkschaft die Strecke an die Staatsbahn, die – wie bei den anderen Pachtbahnen auch – schon von Beginn an auf Rechnung des Bahneigentümers den Betrieb abgewickelt hatte.

Zweigstrecke Holzkirchen – Tölz

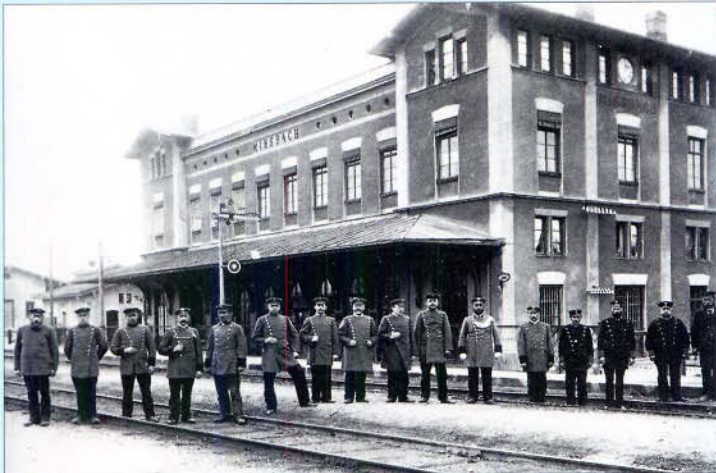
Mit der Strecke Holzkirchen – Tölz begegnet uns nun erstmals eine sogenannte "Vizinalbahn". Der alte Begriff "vizinal" bedeutet so viel wie "nachbarschaftlich", will heißen: Vizinalbahnen waren nicht mehr – wie bis dahin alle bayerischen Staatseisenbahnen – für den großen Fernverkehr, sondern für die Belange benachbarter Orte gedacht. An Grunderwerb und Erdarbeiten mußten sich die berührten Ortschaften beteiligen, um die Kosten für den Staat in Grenzen zu



halten. Für die Strecken wurden größere Steigungen und Krümmungen zugelassen, der Oberbau war leichter. Allerdings blieben trotz vereinfachten Betriebs die Bahnbewachung und die Beschränkung von Bahnübergängen weiterhin vorgeschrieben. Erst bei den noch "billigeren" Lokalbahn, mit denen das Land ab den 1880er Jahren überzogen wurde, fiel auch diese kostentreibende Regelung fort. Insgesamt wurden 14 staatliche Vizinalbahnen (hinzu kam noch die Vizinalbahn Wiesau – Tirschenreuth der Ostbahn) zwischen 1872 und 1879 gebaut. Die Linie Holzkirchen – Tölz wurde als sechste am 1. Juni 1874 in Betrieb genommen. Gemeinsam mit der Miesbacher Bahn verläßt sie den Bahnhof Holzkirchen in südöstlicher Richtung und erreicht in leicht hügeligem Gelände mit einer Maximalneigung von 1:105 und einem kleinsten Kurvenradius von 450 m nach 21,4 km Bad Tölz. Tölz war 50 Jahre lang ein Kopfbahnhof. Erst am 4. September 1924 wurde die

Bild 28: In Holzkirchen zweigen die Strecken nach Bayrischzell und Lenggries von der "Maxbahn" ab. Das Holzkirchner Stationsgebäude ist inzwischen verputzt und noch heute in Betrieb.

Bild 29: Ein architektonisch ungewöhnliches und sehr geräumiges Stationsgebäude erhielt Miesbach. Ob wohl alle 16 abgebildeten Eisenbahner mit ihren Familien darin Platz gefunden haben?



9,5 km lange Verlängerung nach Lenggries eröffnet. Bis dort fahren auch heute noch die Züge. "Zuwachs" hatte es für die Holzkirchen-Tölzer Bahn bereits zum 1. August 1883 im Bahnhof Schaftlach gegeben, als die Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-

Gmund-Tegernsee ihr erstes Teilstück bis Gmund in Betrieb nehmen konnte. Die Verlängerung bis Tegernsee ließ dann aber noch bis zum 1. Mai 1902 auf sich warten. Dort ist bis heute Endstation der weiterhin privaten Strecke aus Schaftlach (Tegernsee-Bahn).

Bild 30: Die Station Schliersee wurde 1869 in Betrieb genommen. Die holzüberdachte "Veranda" vermittelt angenehme Bahnhofsatmosphäre.

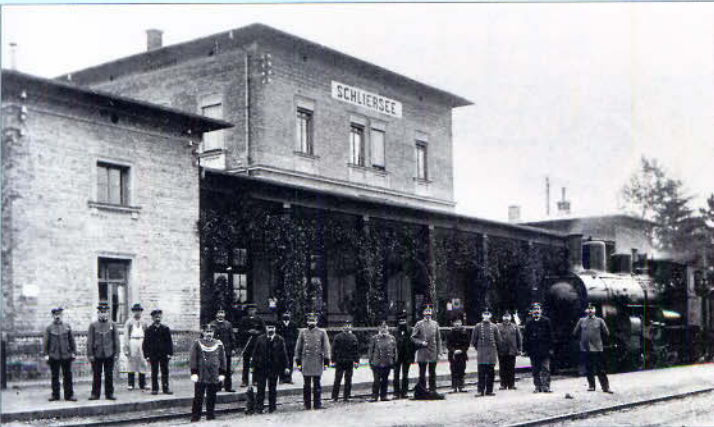
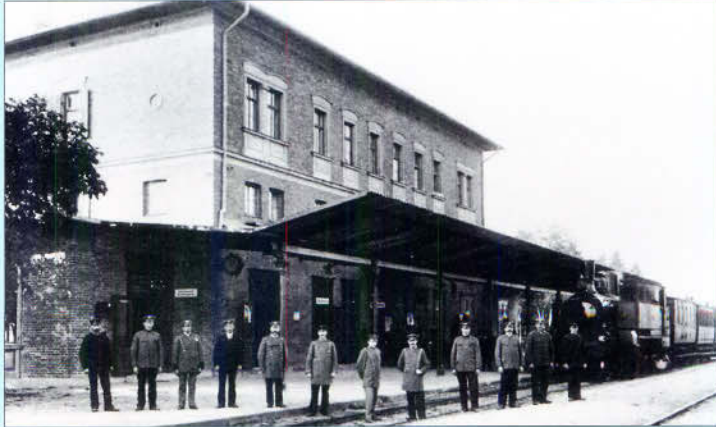
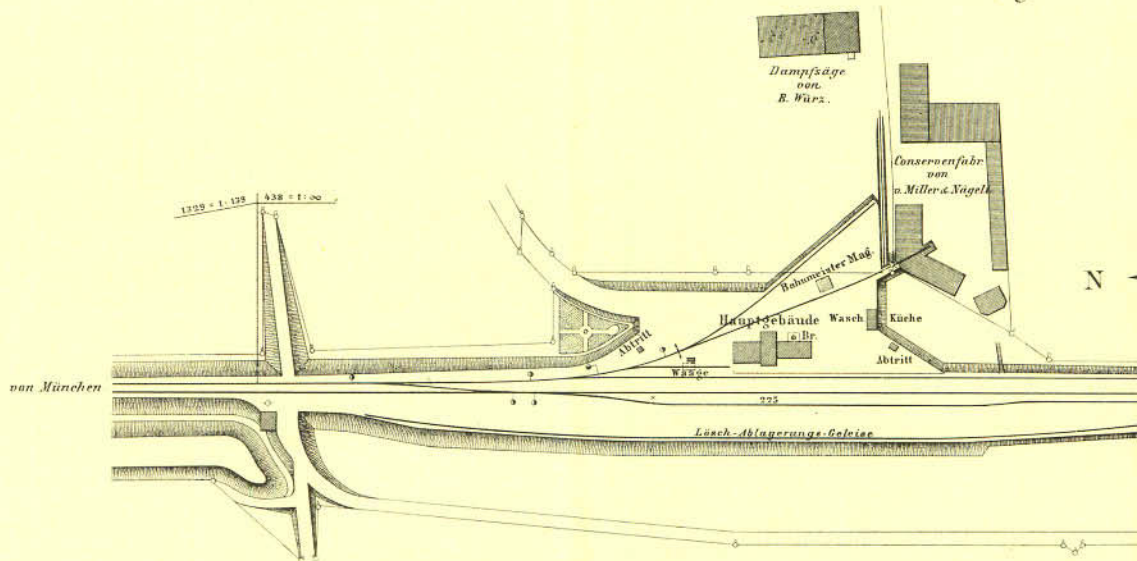


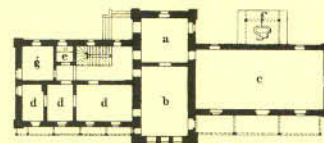
Bild 31: Das Stationsgebäude von Tölz, seit 1874 Endstation der Vizinalbahn aus Holzkirchen, hat "Würfel"-Charakter. Abb. 26 bis 31: VM Nürnberg.



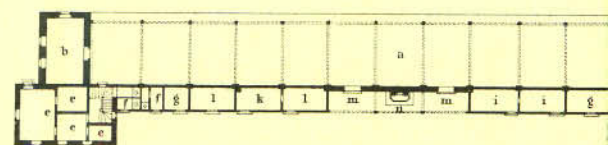
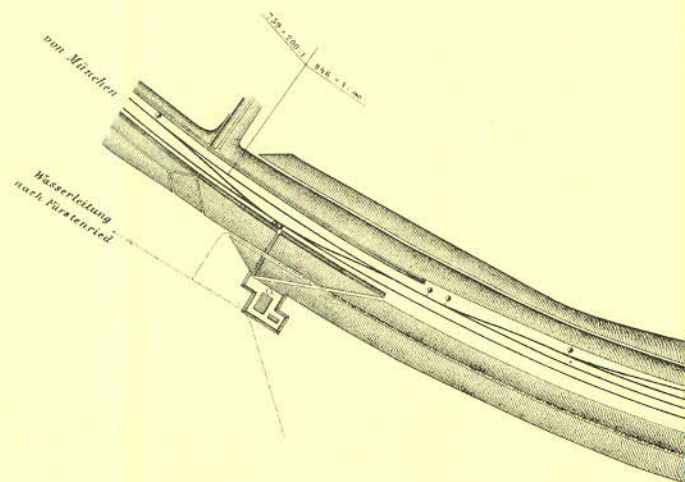
Station Mittersending.



- a. Vorplatz
- b. Expedition
- c. Wartsaal



- d. Stationsdienst
- e. Abtritt
- f. Brunnen
- g. Amtshilfe



- a. Warthalle
- b. Wartsaal
- c. Expedition
- d. Expeditor-Wohnung
- e. Bahnhofsmeister-Wohnung
- f. öff. Abtritt
- g. Holzlegen

- h. Geschirrkammer
- i. Geschirrkammer
- k. Waschküche
- l. Bahnhofsmeister
- m. Ausgang
- n. Brunnen

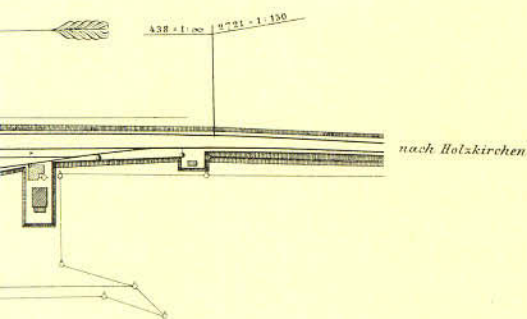
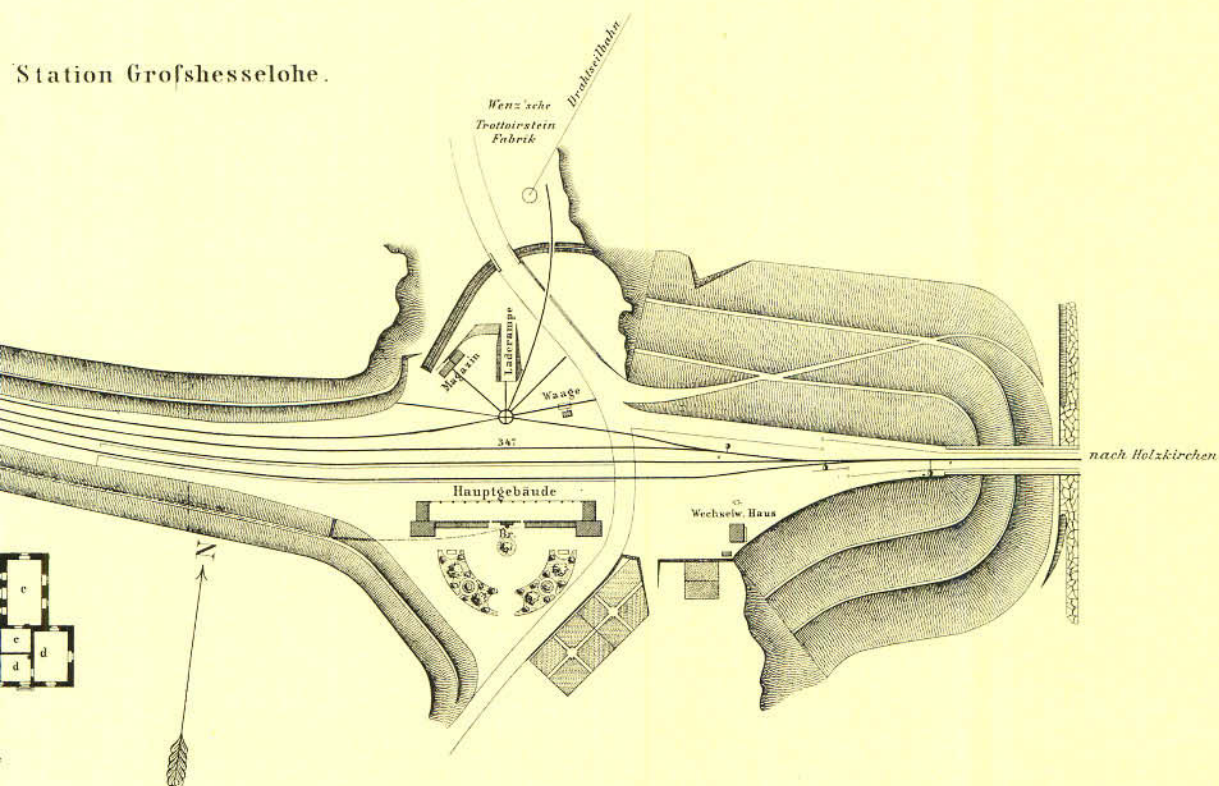


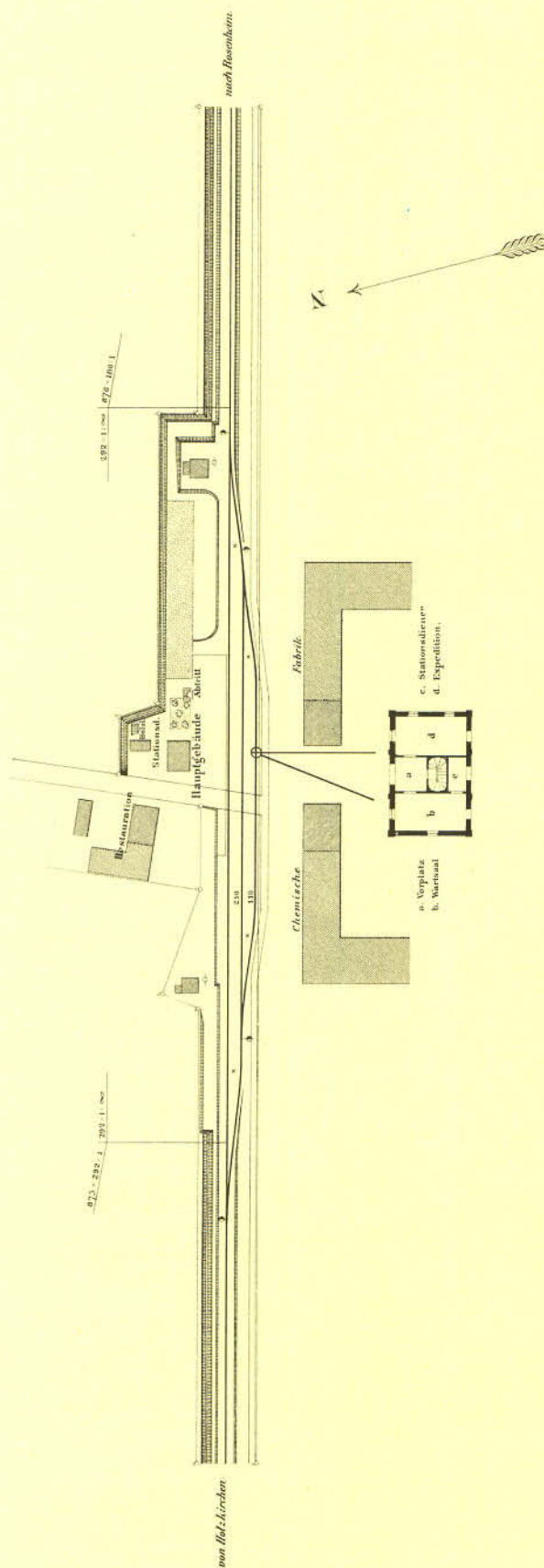
Bild 32 (oben): Das vielleicht bemerkenswerteste Element der Station Mittersending an der Maximiliansbahn München – Holzkirchen dürfte das "Lösch-Ablagerungs-Geleise" sein. Ob dorthin wohl aus den Löschegruben der benachbarten Bahnbetriebswerke die Rost- und Rauchkammerasche der Lokomotiven zur – wie man heute sagen würde – Endlagerung gebracht wurde?

Bild 33 (unten): Der Bahnhof Großhesselohe liegt an seiner Münchner Seite in einem Einschnitt, auf der Holzkirchner Seite, also zum Isartal hin, auf angeschüttetem Terrain. Gleich am östlichen (Holzkirchner) Ende des Gleisfächers beginnt die berühmte Großhesseloher Brücke, die damals erst mit einem Gleis bestückt war. Auf der Münchner Seite dagegen ist die "Maxbahn" bereits zweigleisig. Bemerkenswert ist sicherlich auch der langgestreckte Grundriß des Stationsgebäudes.

Station Großhesselohe.



Station Heufeld.



Station Aibling.

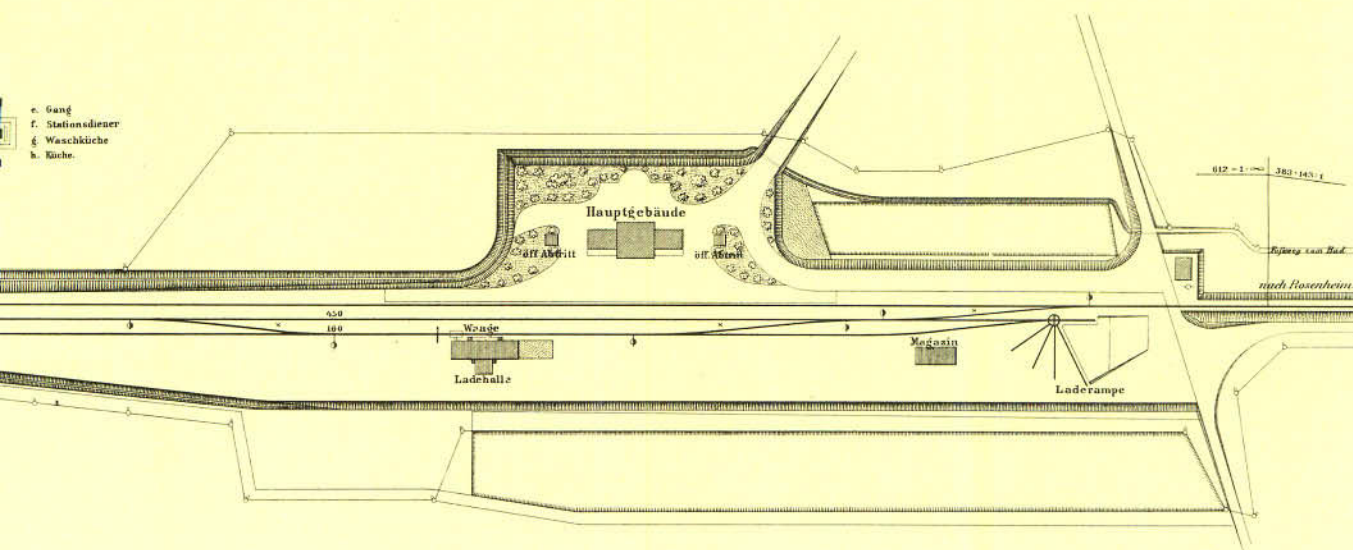
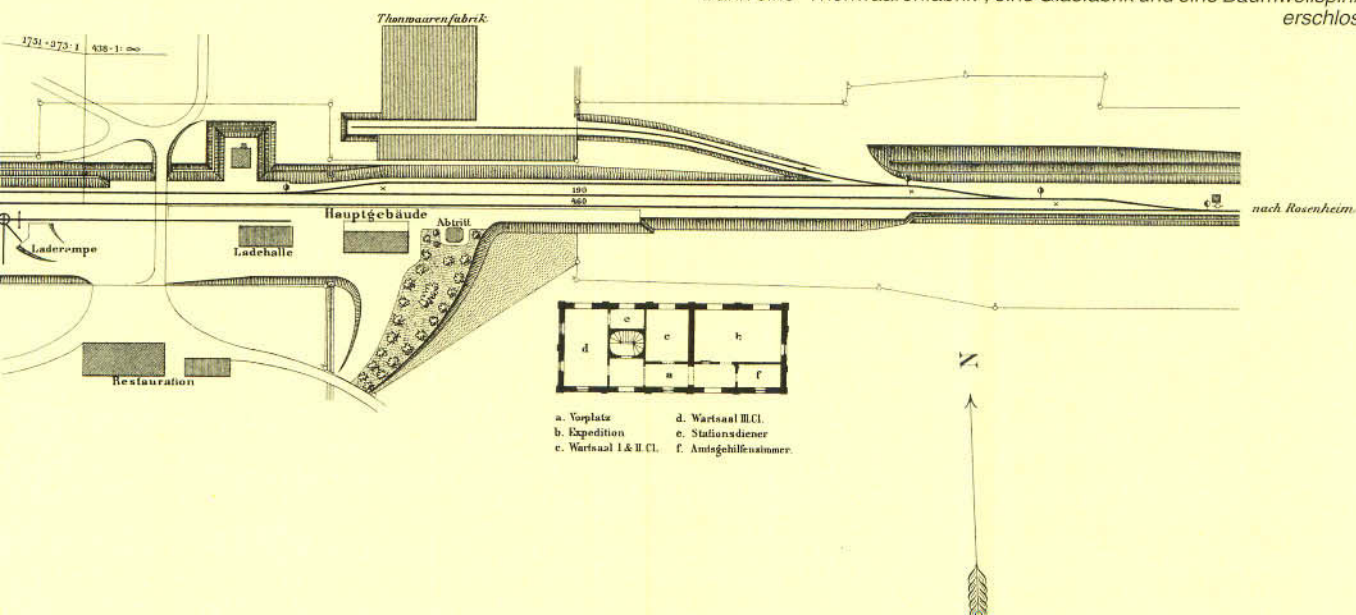


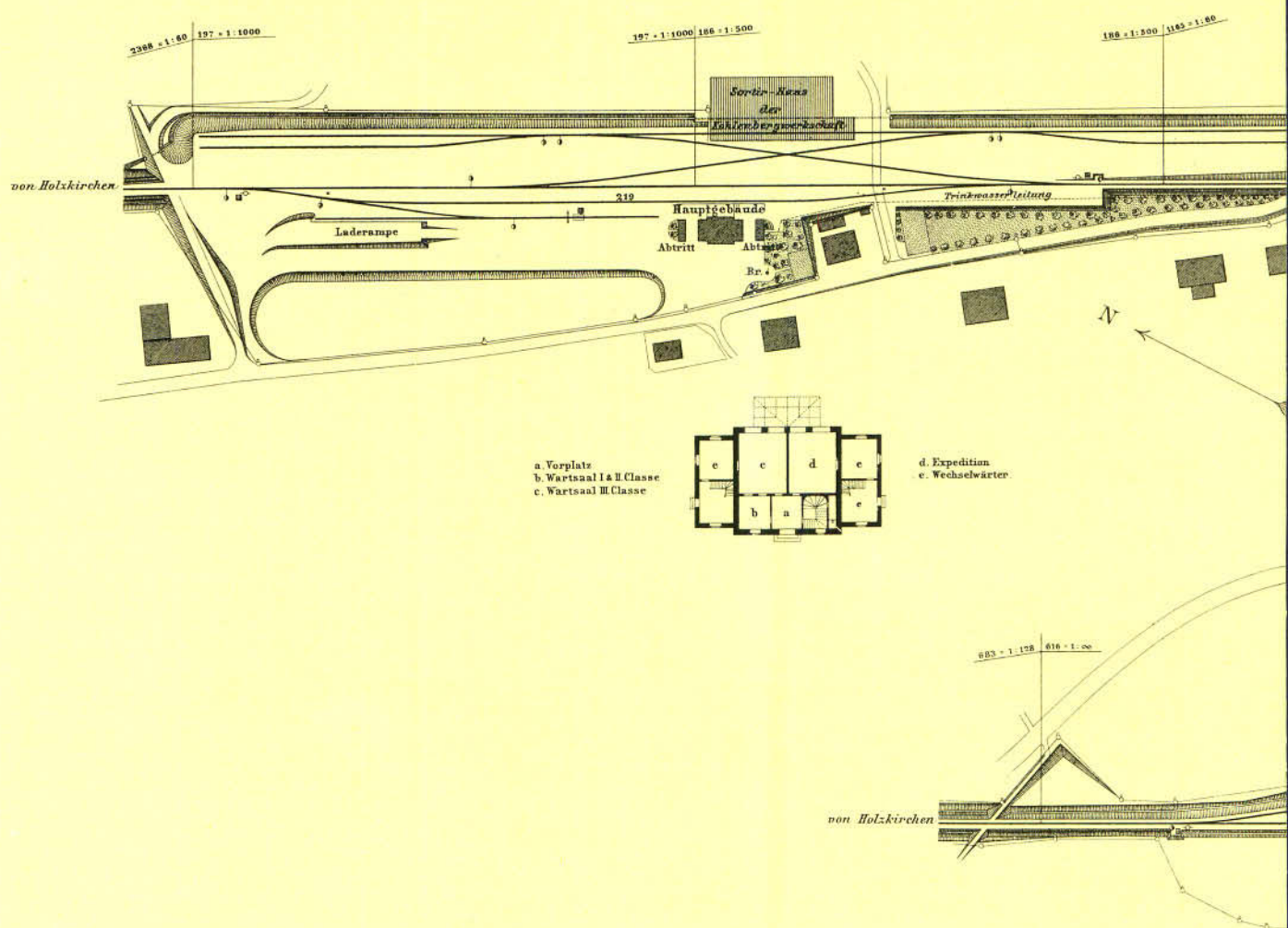
Bild 35 (oben): Der Bahnhof Aibling (heute Bad Aibling) beeindruckt in erster Linie durch sein recht üppiges Stationsgebäude. 1897 eröffnete die "AG Süddeutsche elektrische Lokalbahn" die mit 550 V Gleichstrom betriebene Zweigstrecke Aibling – Feilnbach, was Aibling zu einer der damals interessantesten Stationen der Region machte. 1901 bis 1903 führte die Staatsbahn übrigens hier den Betrieb, dann übernahm die Lokalbahn AG (LAG) die Strecke. Nach Verstaatlichung der LAG 1938 war wieder die Staatsbahn – nun also die Reichsbahn – am Zuge. Erst 1959 wurde Bad Aibling – Feilnbach auf den DB-üblichen Wechselstrom mit 15 kV Spannung umgestellt. 1972 endete der E-Betrieb, im Jahr darauf legte man die Strecke still. Nun ist Bad Aibling wieder eine einfache Durchgangsstation.

Station Kolbermoor.

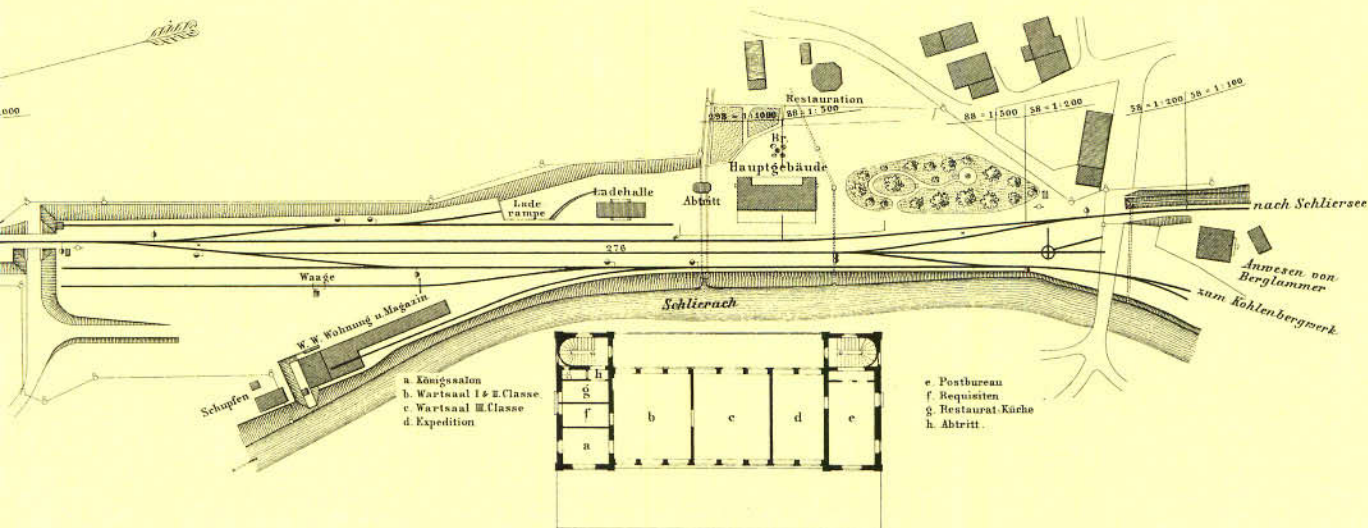
Bilder 34 (links) und 36 (unten): Die Stationen Heufeld und Kolbermoor des "Maxbahn"-Abschnitts Holzkirchen – Rosenheim zeichnen sich durch interessante Gewerbeanschlüsse aus. Die "Chemische Fabrik" in Heufeld ist über eine kleine Drehscheibe mit der Staatsbahn verknüpft; in Kolbermoor werden von der Bahn eine "Thonwarenfabrik", eine Glasfabrik und eine Baumwollspinnerei erschlossen.



Station Hausham.



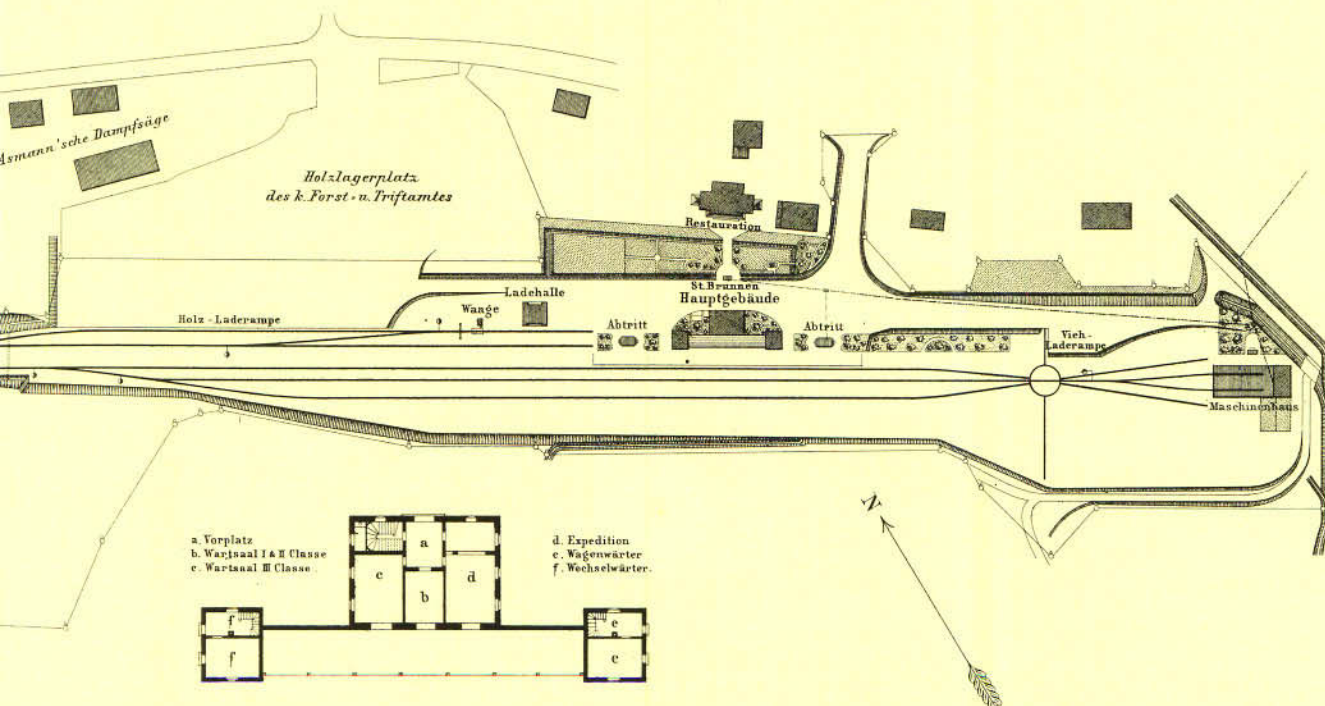
Station Miesbach



Bilder 37 (links) und 38 (oben): Die Anschlußgleise der Kohlenbergwerke charakterisieren die Gleispläne von Hausham und Miesbach an der Verbindung Holzkirchen – Schliersee. Besonders interessant ist die symmetrische Anlage der Anschlußgleise in Hausham. Miesbach war seit 1861 Endstation der Pachtbahn aus Holzkirchen. 1869 wurde die Strecke von der Staatsbahn über Hausham bis Schliersee verlängert.

Bild 39 (unten): Obwohl von den Kgl. Bayerischen Staats-Eisenbahnen 1911 die Verbindung Schliersee – Bayrischzell in Betrieb genommen wurde, ist Schliersee noch immer ein Kopfbahnhof. Ebenso wie das Holzkirchner wird nämlich auch das Bayrischzeller Gleis von Nordwesten her in den Bahnhof eingeführt. Eine einfache Verlängerung der Strecke nach Bayrischzell hätte mitten durch den Ort Schliersee trassiert werden müssen.

Station Schliersee.



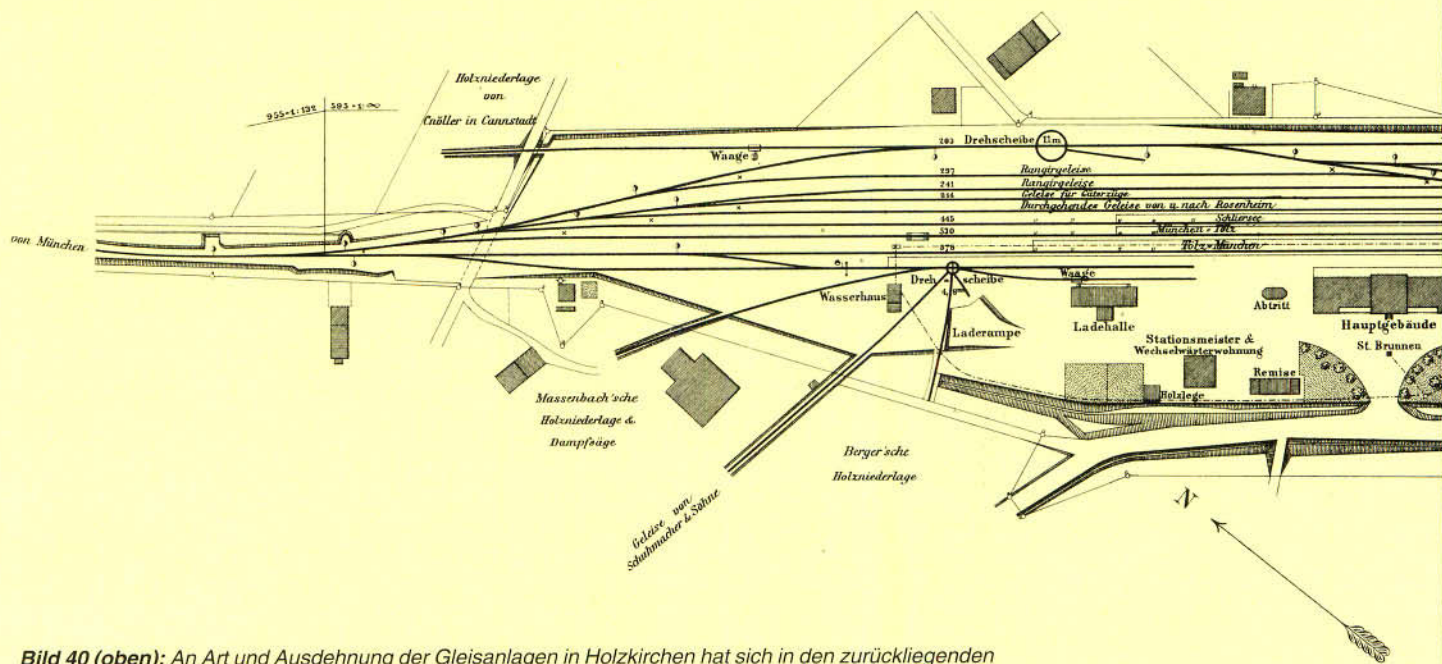
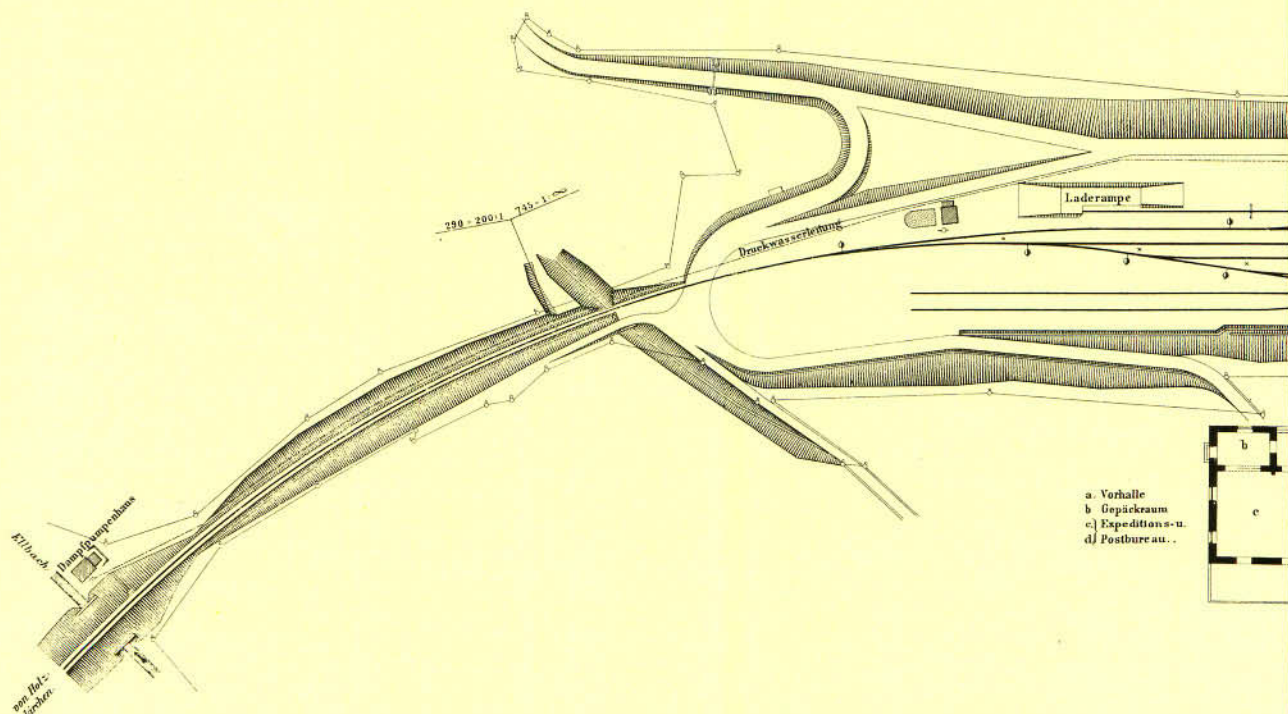
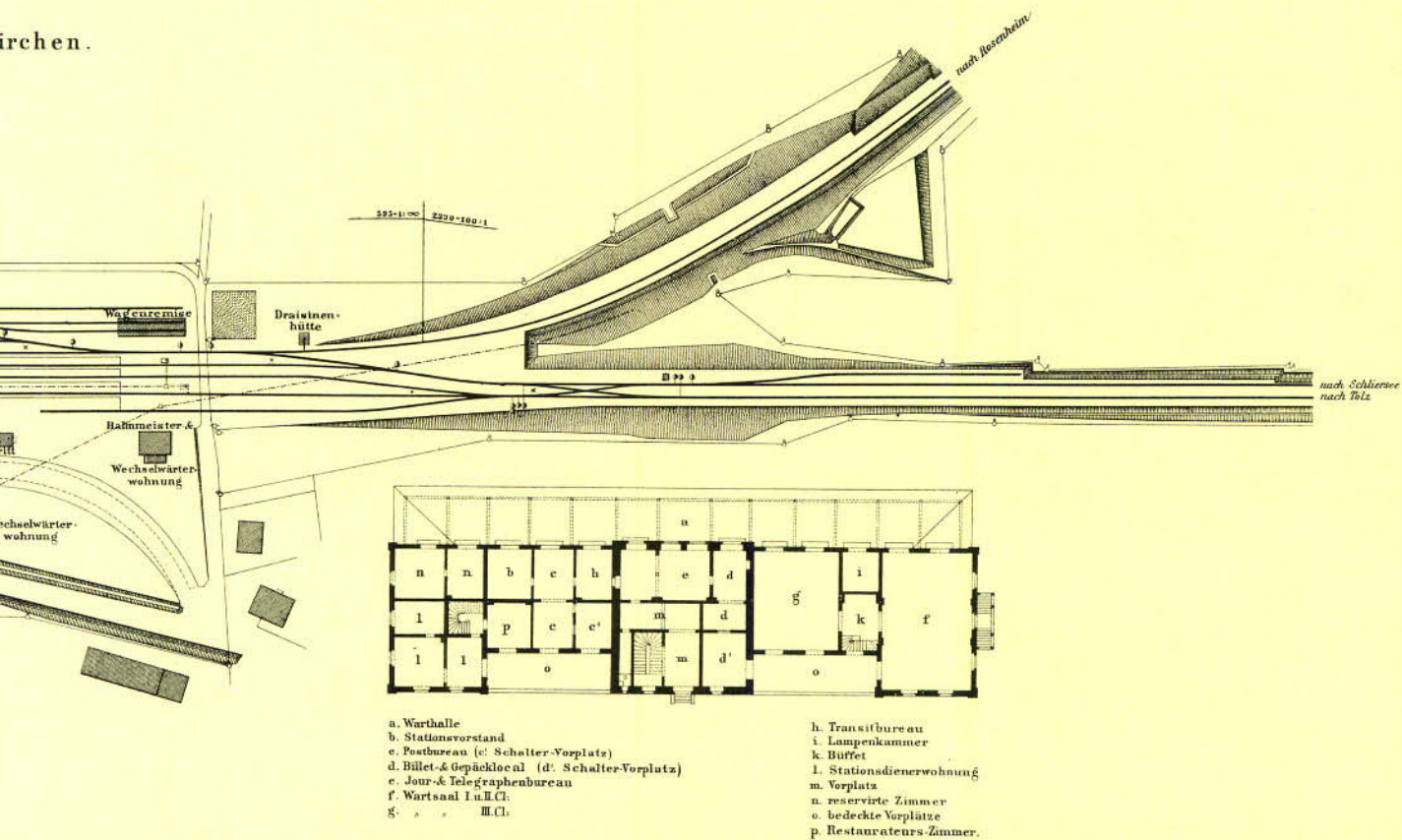


Bild 40 (oben): An Art und Ausdehnung der Gleisanlagen in Holzkirchen hat sich in den zurückliegenden 110 Jahren nicht allzu viel geändert. Natürlich sind die kleinen Drehscheiben – eine nicht weiter bezifferte für Waggons, eine mit 11 m Durchmesser für Loks – auch hier inzwischen verschwunden. Rund um Holzkirchen spielt übrigens auch heute noch der Holzversand – der Gleisplan weist gleich drei "Holzniederlagen" mit eigenem Anschluß aus – eine nicht geringe Rolle.

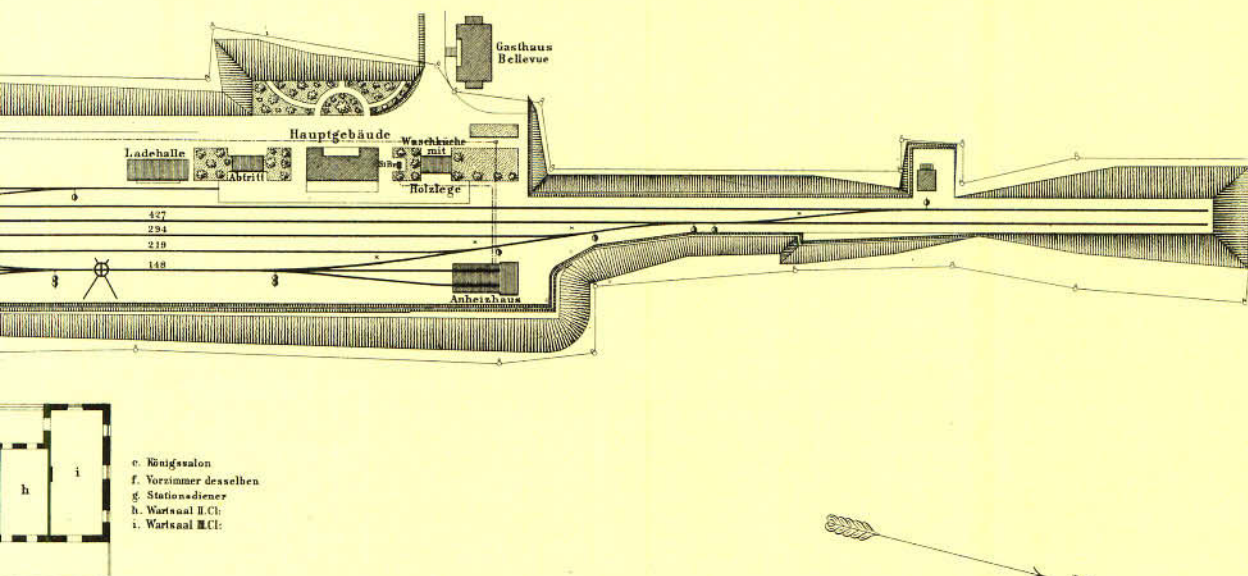
Bild 41 (unten): Schlank und "aufgeräumt" präsentiert sich die gesamte Anlage des Bahnhofs Tölz, der 1874 als Endstation der staatlichen Vizinalbahn aus Holzkirchen in Betrieb genommen wurde. Erst 1924 wurde diese Strecke über Tölz hinaus bis Lenggries verlängert.



irchen.



olz.



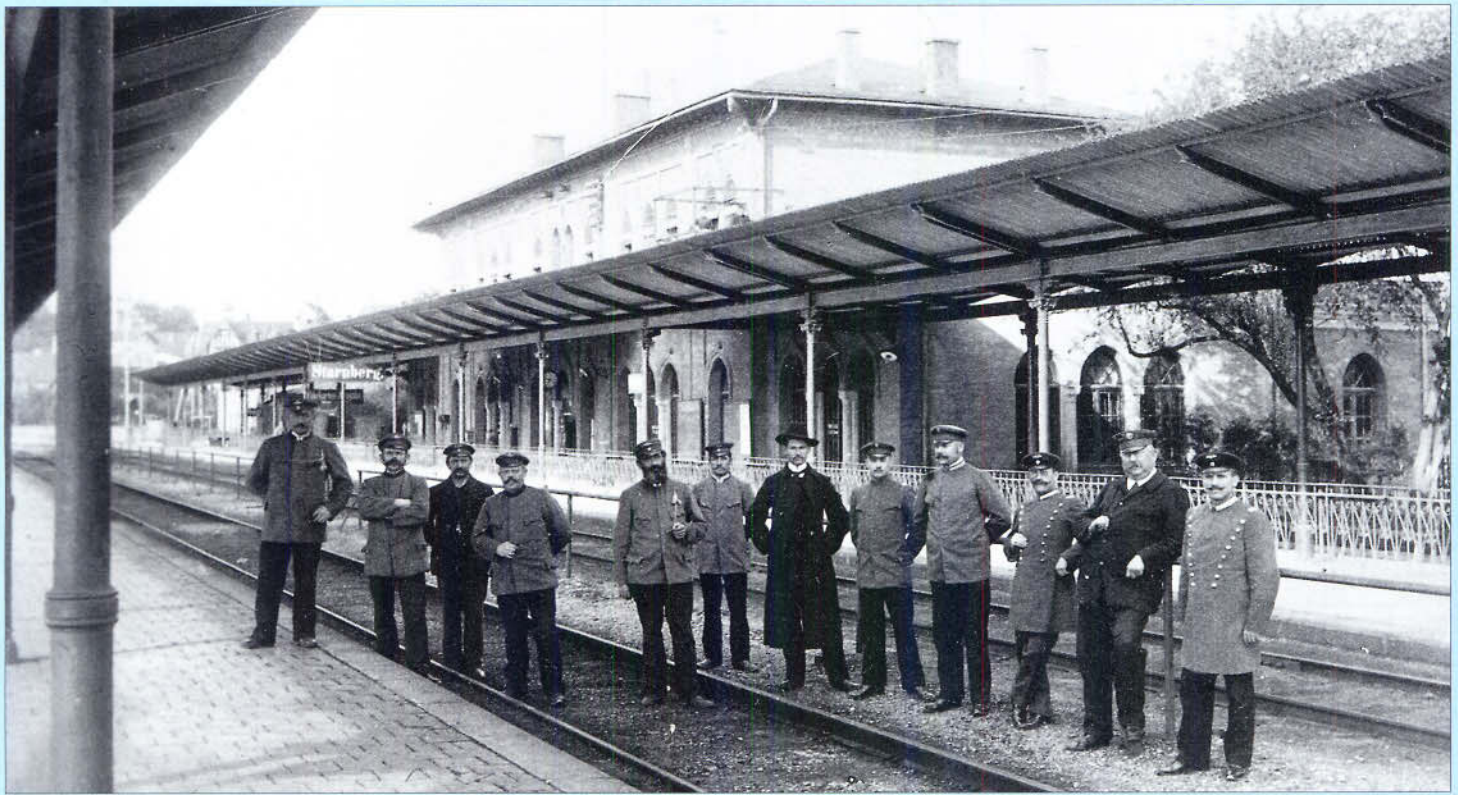


Bild 42: Das Starnberger Stationsgebäude der Pachtbahn aus München – hier teilweise durch die Bahnsteigüberdachung verdeckt – zeichnet sich durch architektonischen Schmuck aus.

Bild 43: Wie eine Renaissance-Villa präsentiert sich auch der Bahnhof Tutzing. Sehr selten ist heute eine "Restauration" am Hausbahnsteig.



München – Starnberg – Murnau mit den Zweigstrecken Weilheim – Peißenberg und Tutzing – Penzberg

Die heutigen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse auf der elektrifizierten Hauptbahn München – Weilheim – Murnau – Garmisch-Partenkirchen (KBS 960) lassen nur allzu leicht die eher verworrene Entstehungszeit dieser Verbindung in Vergessenheit geraten. Alles begann mit der zwischen dem 21. Mai und dem 28. November 1854 in vier Etappen eröffneten Pachtbahn München – Starnberg. Diese Pachtbahn – zum Begriff gleich mehr – wurde 1865 in zwei Etappen um das Stück Starnberg – Tutzing – Penzberg bzw. Tutzing – Weilheim – Unterpeissenberg verlängert. Auch hierbei handelte es sich um Pachtbahnstrecken. Von Weil-

heim in Richtung Süden ging es erst 1879 mit Eröffnung der staatlichen Vizinalbahn nach Murnau weiter, und zehn Jahre später fügte die Localbahn AG das Stück Murnau – Garmisch hinzu. Erst zum 1. Januar 1908 wurde im Zuge der Vorbereitungen für den Bau der Karwendelbahn die Verbindung München – Garmisch in einheitliche staatliche Obhut gebracht.

Zum Begriff "Pachtbahnen": Mitte der 1850er Jahre befand sich die bayerische Eisenbahnpolitik in einer prekären Lage. Die finanzielle Situation der Staatsbahn war alles in allem recht unerfreulich, für den gleichwohl als dringend notwendig erachte-

ten Bau weiterer Linien sollten deshalb neue Finanzierungswege beschritten werden. Einer davon war das sogenannte Pachtbahnsystem: Die Regierung wurde vom Parlament ermächtigt, von Privatleuten oder Kommunen gebaute Bahnen zu pachten und diese auf Rechnung des Staates genauso wie "ganz normale" Staatseisenbahnen zu betreiben. An die Erbauer der Bahn war ein jährlicher "Pachtschilling" zu zahlen, dafür fiel die Bahn nach Ablauf bestimmter Fristen, die für jede Strecke einzeln ausgehandelt wurden, endgültig an den Staat. Auf dieser Basis entstanden acht Pachtbahnen, darunter auch München – Starnberg sowie Starnberg – Tutzing – Penzberg und Starnberg – Tutzing – Unterpeissenberg. Die Konzession für den Bau der Strecke München – Starnberg hatte Baurat Ulrich von Himsel erhalten, der schon rund 15 Jahre zuvor im Direktorium der München-Augsburger Bahn erste praktische Erfahrungen im Eisenbahnwesen hatte sammeln können. Zugleich mit der Konzession für die Bahn erhielt er auch die für die Dampfschiffahrt auf dem Starnberger See. So ist es denn auch kein Wunder, daß der Starnberger Bahnhof praktisch auf im See angeschüttetem Terrain gebaut wurde und Anschluß an den Schiffsanleger erhielt. Welch ein Thema für Modellbahner!

Die Strecken von Starnberg in Richtung Penzberg bzw. Peißenberg kamen neben der Stadt Weilheim (die Konzession für den Bau der Bahnen hatte Weilheims Stadtmagistrat erhalten) in erster Linie den Bergbaubetrieben von Penzberg und Peißen-

berg zugute. Zunächst wurde der Abschnitt Starnberg – Tutzing in Betrieb genommen (1. Juli 1865), Tutzing – Penzberg folgte am 16. Oktober 1865. Die Linie Starnberg – Tutzing – Weilheim – Unterpeißenberg ging auf ganzer Länge am 1. Februar 1866 in Betrieb. Hier ist anzumerken, daß von Starnberg bis südlich von Tutzing (genauer: bis Unterzeismering) jede Strecke auf der gemeinsam genutzten Doppelspurtrasse ihr eigenes Gleis hatte. Recht ungewöhnlich ist die Trassierung der Peißenberger Bahn in der Nähe ihres damaligen Endbahnhofs. Zunächst erreicht sie die Höhe von Unterpeißenberg, dann senkt sie sich wieder ins Tal hinab bis zum Bahnhof Peißenberg, der ursprünglich den Namen des benachbarten Dorfes Sulz trug. Beim Bau der Strecke Starnberg – Unterpeißenberg war man nämlich noch davon ausgegangen, diese in Richtung Biessenhofen an der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn zu verlängern, um die damalige Verbindung München – Kempten (nämlich über Augsburg) erheblich zu verkürzen. Mit dem Bau der Linie München – Buchloe war das Vorhaben jedoch hinfällig. Statt dessen wurde zur Bedienung der Kohlegruben von Sulz die Strecke von Unterpeißenberg um 2,7 km verlängert (befahren seit 1. August 1875). Sie diente zunächst nur dem Werksverkehr. Bald darauf wurde sie jedoch für den allgemeinen Güter- und Personenverkehr ausgebaut und erhielt ein eigenes Stationsgebäude. Ladehalle sowie Lokschuppen samt Wasserhaus wurden in Unterpeißenberg ab- und in Sulz wieder aufgebaut. Mit Eröffnung der nun erheblich erweiterten Station Sulz für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr am 15. September 1880 erhielt diese den Namen Peißenberg; gleichzeitig wurde die frühere Station Unterpeißenberg aufgehoben. (Heute befindet sich etwa an gleicher Stelle die Station Peißenberg Nord.) Peißenberg blieb 37 Jahre lang ein Kopfbahnhof, ehe am 11. Januar 1917 die Lokalbahn nach Schongau in Betrieb genommen wurde. Unter dem Namen "Pfaffenwinkel-Bahn" (Kursbuchstrecke 962) wird die Linie Weilheim – Peißenberg – Schongau heute im (Beinahe-)Taktverkehr bedient. Schließlich noch einige Angaben zum weiteren Schicksal des Penzberger Astes. Am 23. Mai 1898 wurde von der Bayerischen Staatseisenbahnen die Verlängerung der Bahn über Bichl nach Kochel in Betrieb genommen, wobei in Penzberg die ursprünglichen Anlagen erheblich verändert wurden. Gleichzeitig nahm die Localbahn AG die Strecke von Bichl nach Beuerberg (damals Endstation der Isartalbahn der LAG) in Betrieb. Wichtig war auch das Jahr 1925, als auf der heutigen Kursbuchstrecke 961 Tutzing – Penzberg – Kochel der elektrische Betrieb aufgenommen werden konnte (übrigens gleichzeitig mit der Linie München – Starnberg – Garmisch). Trotz der eher geringen Bedeutung der Strecke ist das kein Wunder, schließlich liegt die nunmehrige Endstation Kochel am Fuße des Walchensee-Kraftwerks, das den Strom für die oberbayerischen Bahnen liefert.

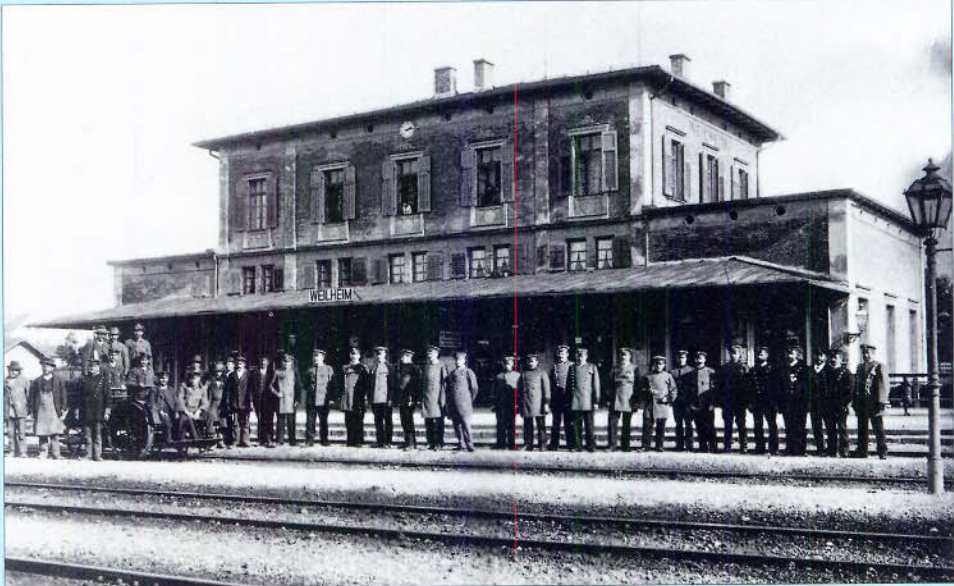


Bild 44: Die große Zahl der Bediensteten verrät, daß Weilheim schon um 1900 ein bedeutender Bahnhof war. Gut zu erkennen: die Zwischenetage (direkt über der Hausbahnsteig-Bedachung), in der die unteren Dienst-ränge wohnten.

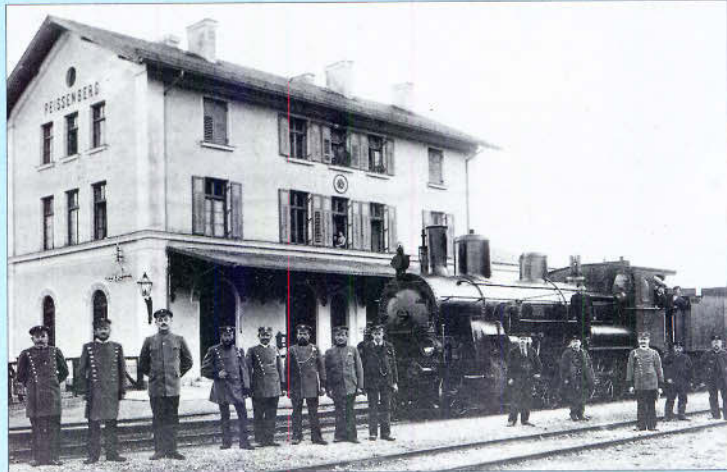


Bild 45: Vor dem verputzten Stationsgebäude von Peißenberg präsentieren sich Personal und C VI dem Bahn-fotografen.

Bild 46: Während die "Würfel" der Staatsbahn oft recht schlicht ausfielen, gab es bei den Pachtbahnen häufig viele schmückende Details. Seeshaupt an der Strecke nach Penzberg ist ein schönes Beispiel.

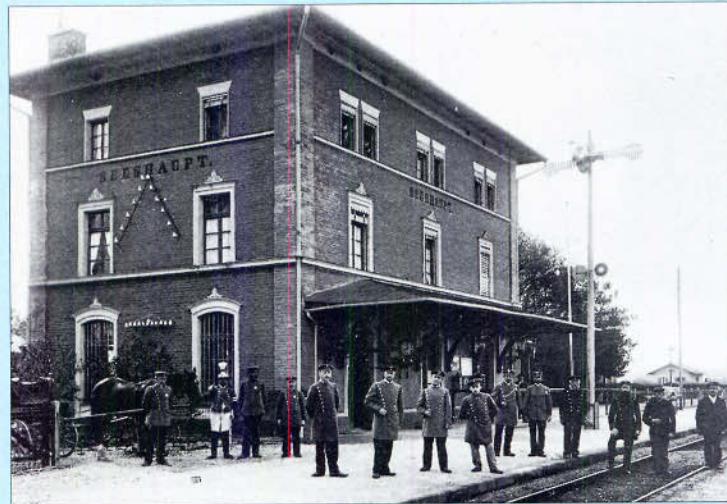
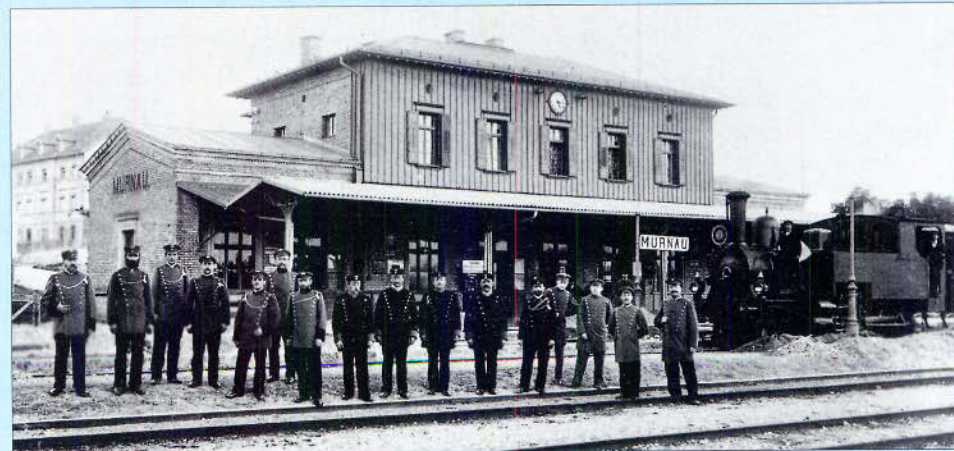
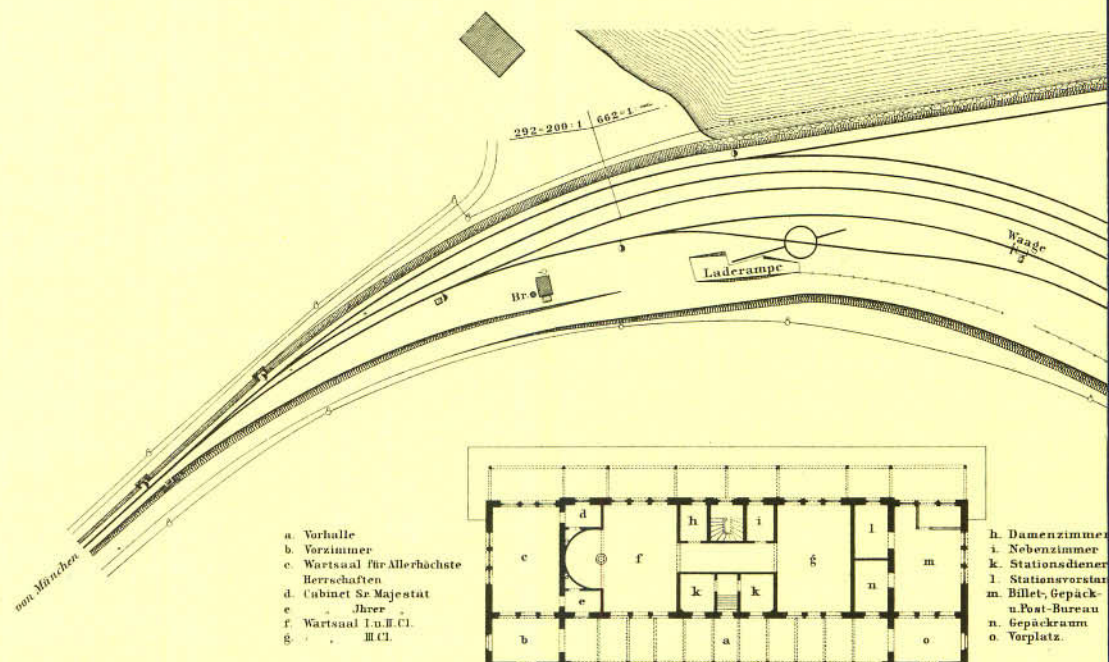


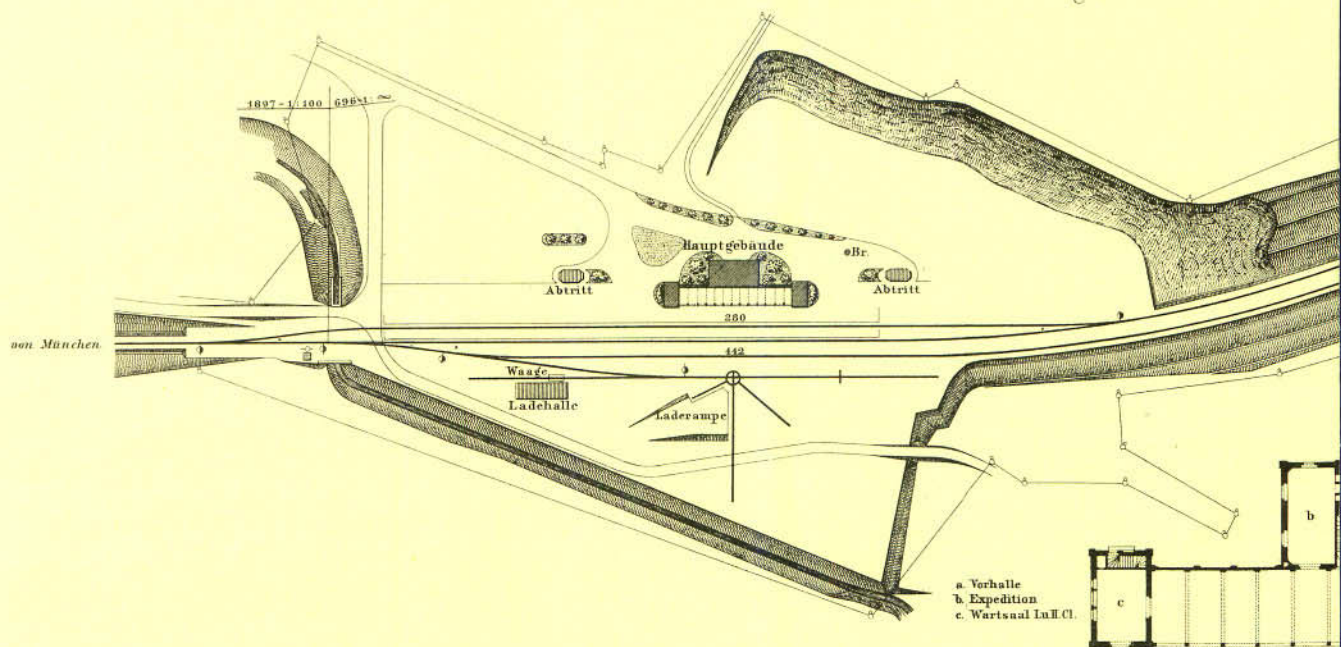
Bild 47: Relativ selten waren Holz-verkleidungen als Nässe-schutz an der Wetterseite (wie hier in Murnau). Häufiger wurden die Backsteinbauten nachträglich verputzt.

Abb. 42 bis 47: VM Nürnberg





Station Feldafing.



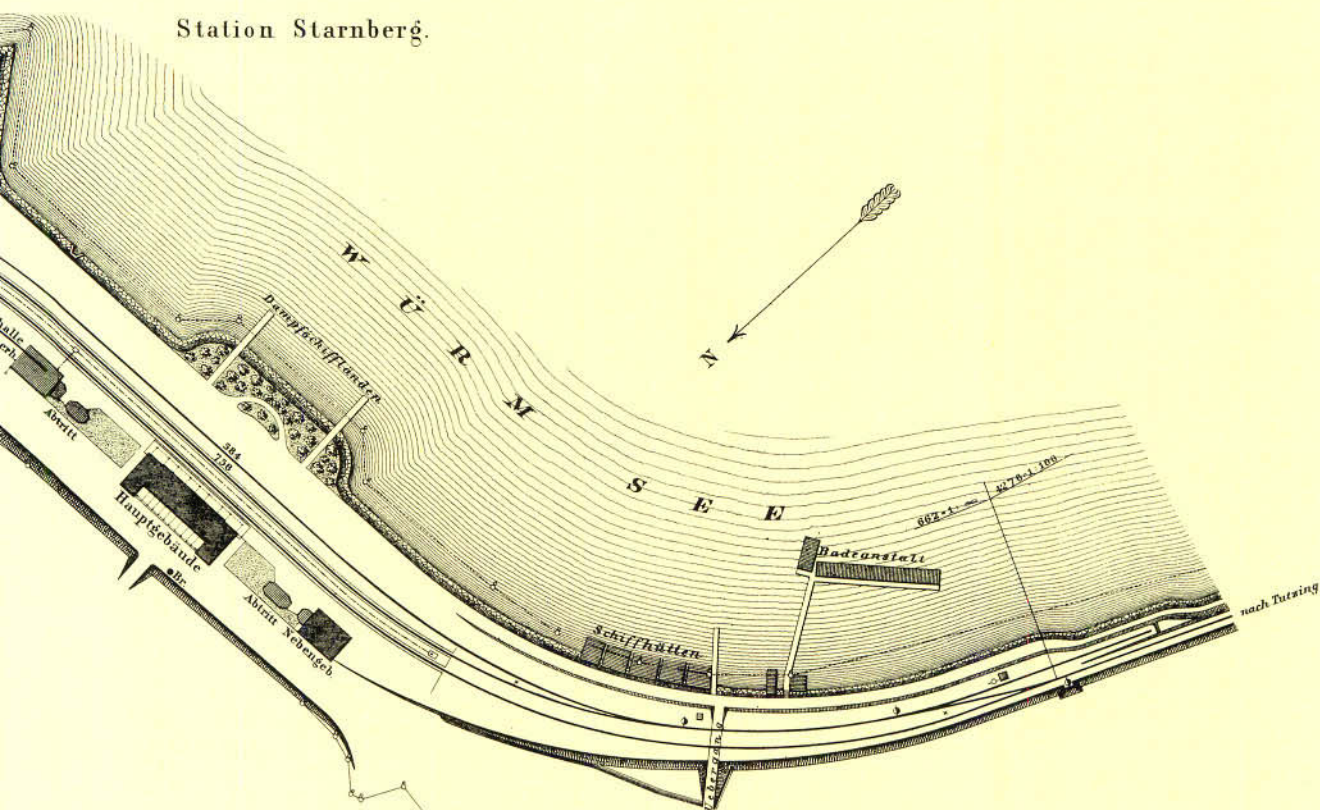
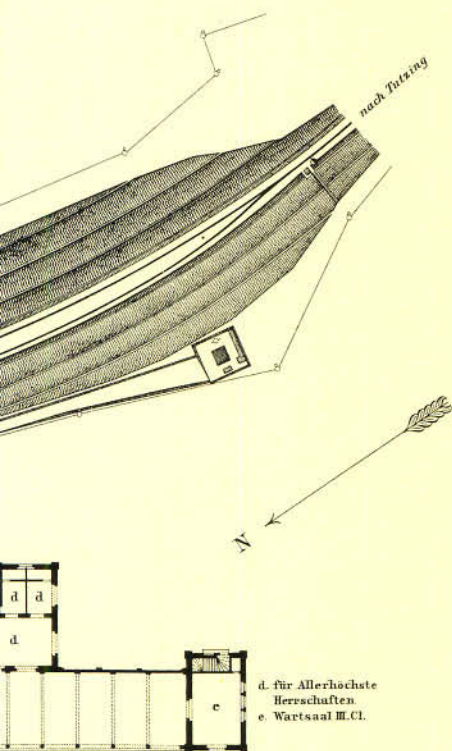


Bild 48 (oben): Direkt gegenüber dem Hauptgebäude der Eisenbahn wurden in Sarnberg die Dampfschiffsanleger errichtet. Das war natürlich kein Zufall, denn der Konzessionär der Pachtbahn München – Sarnberg, Baurat Ulrich von Himbsel, war auch Konzessionär der Dampfschiffahrt auf dem Würmsee (heute Sarnberger See). Bahnhof und Anleger wurden zu gleicher Zeit auf größtenteils im See angeschüttetem Gelände gebaut. Im Hauptgebäude stehen im Parterre des Ostflügels auch Räumlichkeiten für „Allerhöchste Herrschaften“ bereit.

Bild 49 (unten): Während der Bahnhof Sarnberg praktisch noch auf Seeniveau liegt, hat die Tutzinger Bahn bis Feldafing bereits erheblich an Höhe gewonnen. An der Ostseite des Bahnhofs fällt das Gelände zum See hin ab. Auch im Feldafinger Stationsgebäude werden Räume für „Allerhöchste Herrschaften“ bereitgehalten.



d. für Allerhöchste
Herrschaften
e. Wartsaal III. Cl.

Station Unterpeissenberg

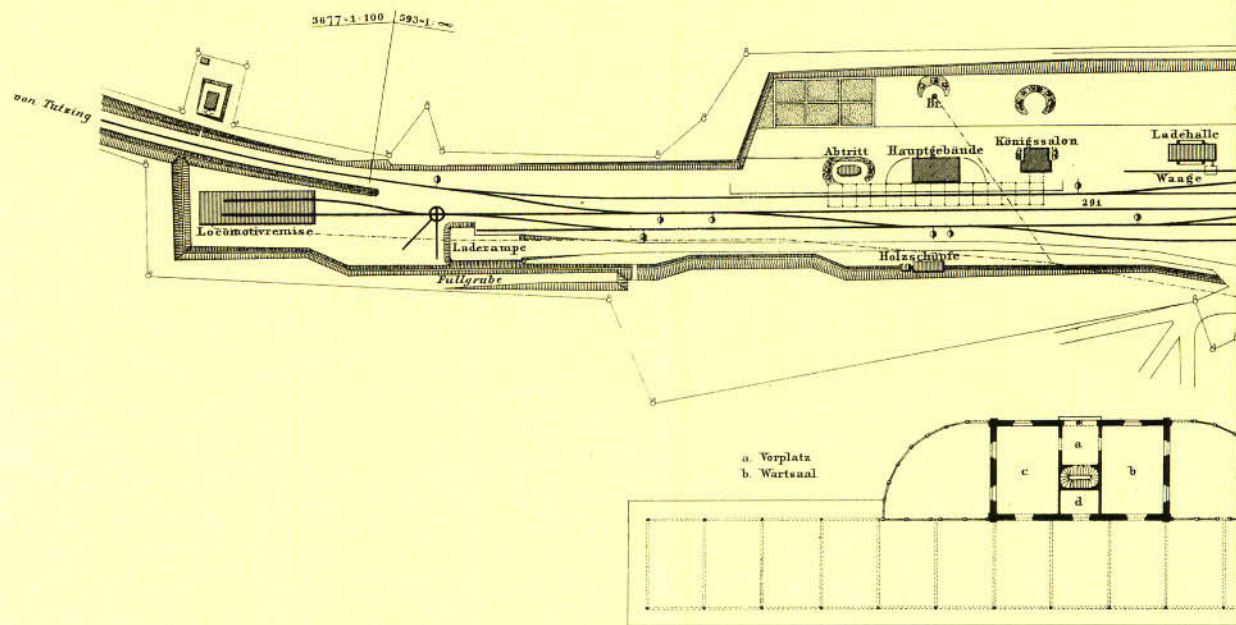
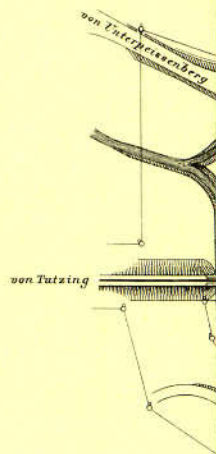
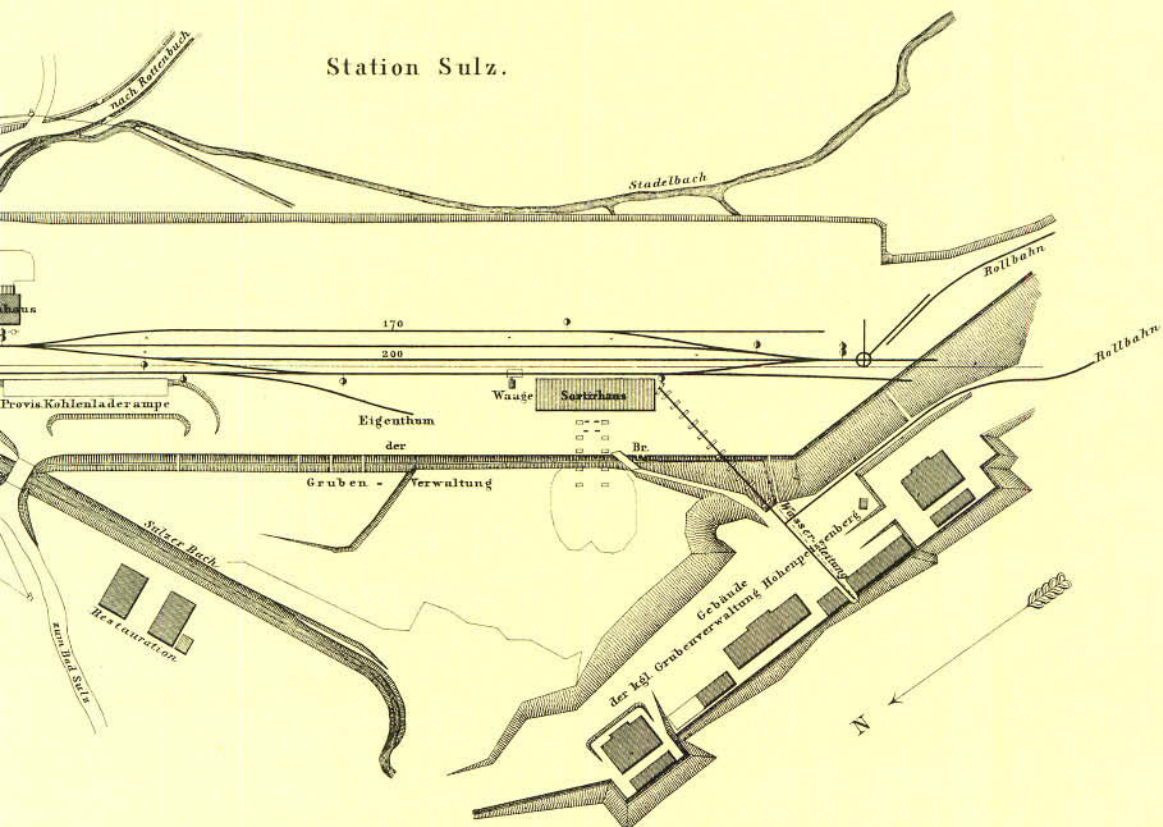


Bild 50 (oben): Am 1. Februar 1866 ging die Pachtbahn nach Unterpeissenberg in Betrieb, 1875 wurde sie bis Sulz verlängert. Da diese Verlängerung aber zunächst nur dem Werksverkehr der Sulzer Kohlengruben diente, behielt Unterpeissenberg noch für einige Jahre den Charakter eines Endbahnhofs (daher die Lokremise). Der "Königssalon" neben dem Hauptgebäude diente Maximilian II. zum Aufenthalt bei seinen häufigen Besuchen von Schloß Hohenschwangau.

Bild 51 (unten): Als dieser Gleisplan aufgenommen wurde, war Sulz praktisch noch ein reiner Werksbahnhof der Kgl. Grubenverwaltung Hohenpeißenberg. 1880 wurde die Station Sulz erheblich erweitert und dem allgemeinen Güter- und Personenverkehr geöffnet; gleichzeitig erhielt sie den Namen Peißenberg. Die alte Endstation Unterpeissenberg wurde aufgehoben; Ladehalle und Lokschuppen wurden hier demontiert und in der neuen Station Peißenberg wieder aufgebaut.





Station Tutzing.

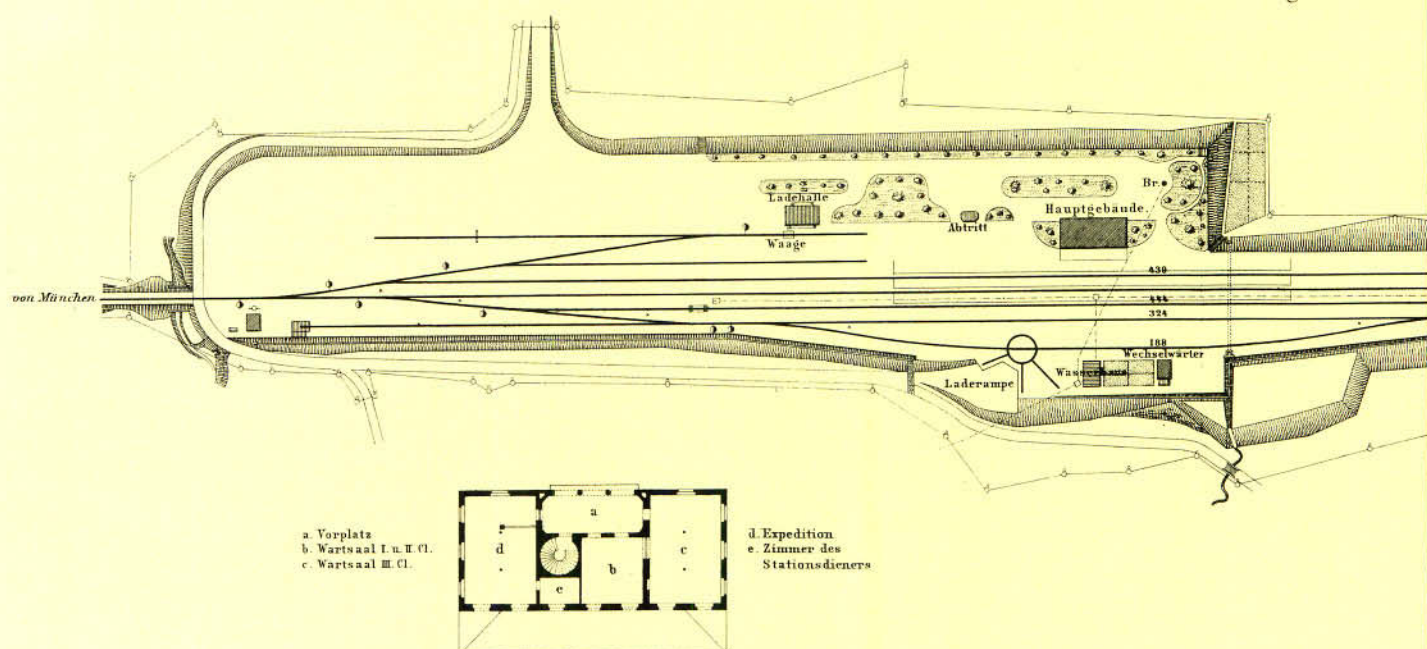
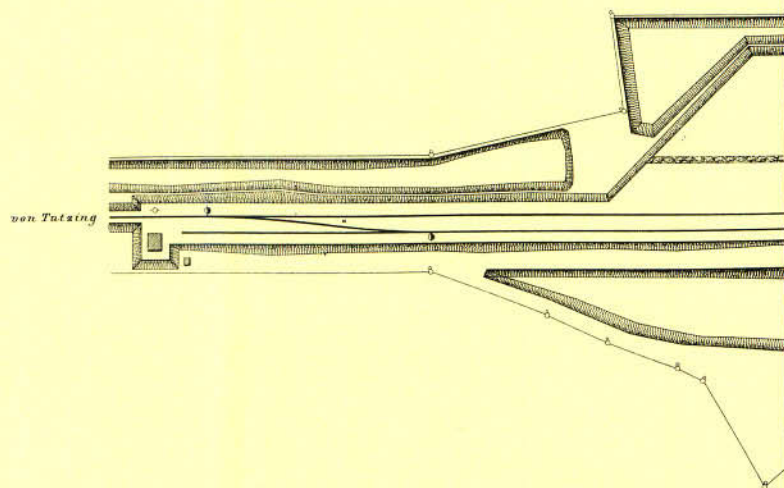


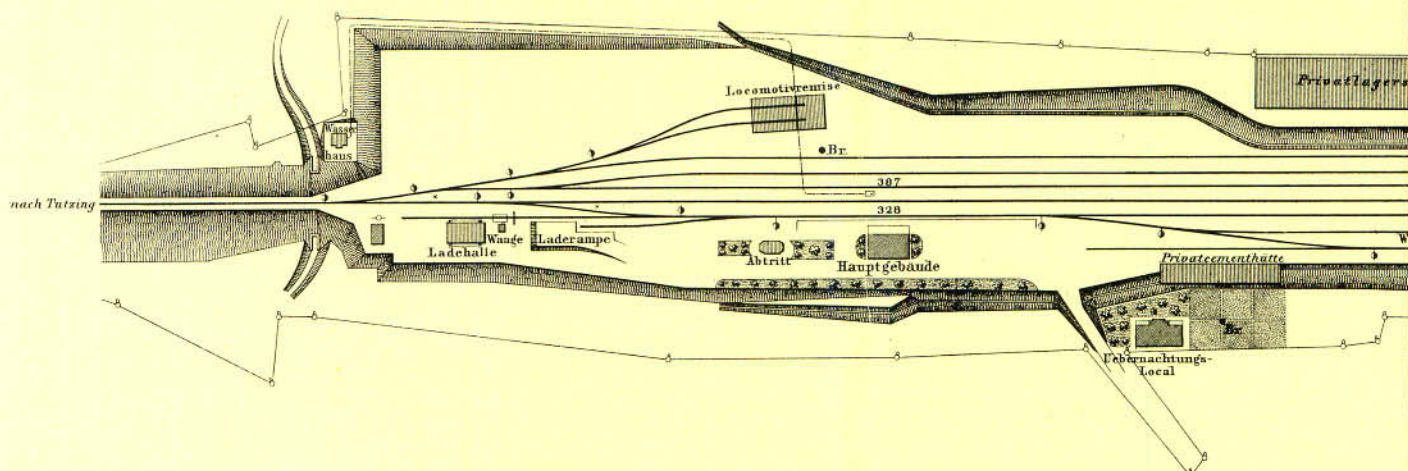
Bild 52 (oben): In Tutzing trennen sich die Pachtbahnen nach Penzberg und Sulz/Peißenberg, liegen aber bis Unterzeismering noch parallel auf der gemeinsam genutzten Doppelspurtrasse. Zum Begriff "Wechselwärter", der nahe der Drehscheibe auftaucht: Damit gemeint sind Weichenwärter, hier wohl deren Wohnung(en). An der Südseite des Bahnhofs Donauwörth beispielsweise (siehe Seite 14) gab es sogar eine "Wechselwärter-Kaserne".

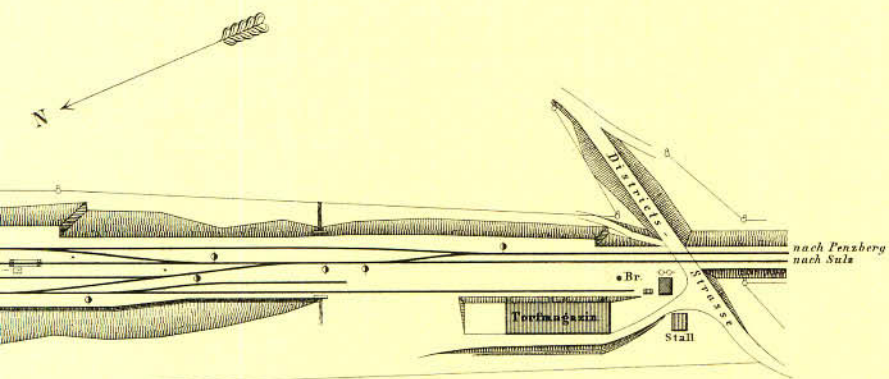
Bild 53 (Mitte): Sehr übersichtlich präsentiert sich der Bahnhof Seeshaupt an der Strecke Tutzing – Penzberg. Hier deuten nur ein "Privatgeleise" und eine "Privat-Torfbremse" auf gewerbliche Aktivitäten hin, die über das an einer einfachen Landstation übliche Maß hinausgehen könnten.

Bild 54 (unten): Der Bahnhof Penzberg wurde vom Bergbau geprägt. Wie wohl die "Privat-Sortir- und Verlade-Halle" der Grube tatsächlich ausgesehen haben mag? Und, gegenüber, die "Privatcementhütte"? Es dürfte sich um eine der ersten in Oberbayern überhaupt gehandelt haben. Neben dem Zementwerk steht ein Übernachtungslokal für Lokmannschaften (und in diesem Falle vermutlich auch für Bremser der Güterzüge). Solche Bauten waren ebenfalls Bestandteil vieler Bahnhöfe.

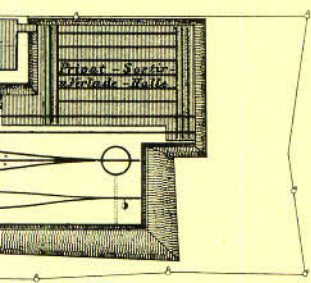
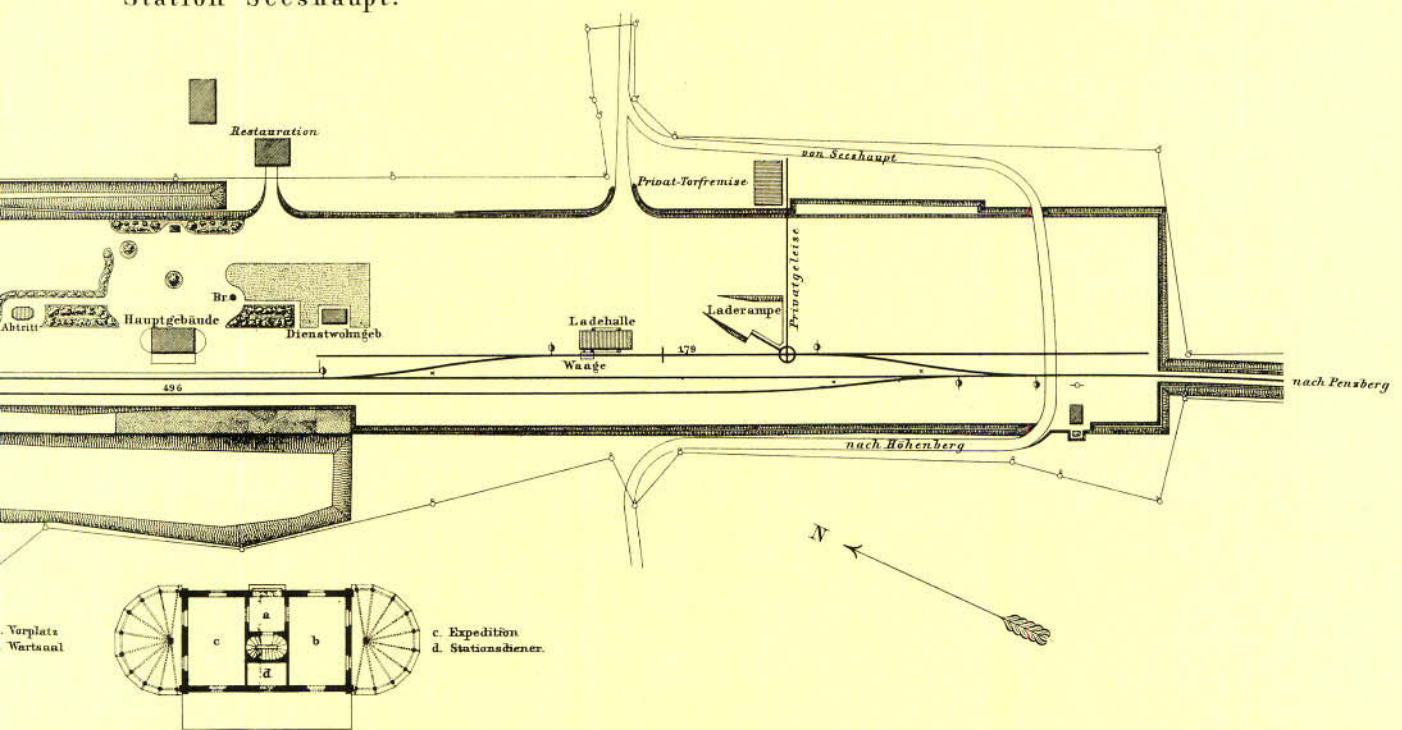


Station Penzberg

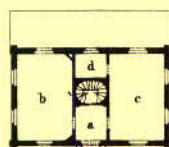




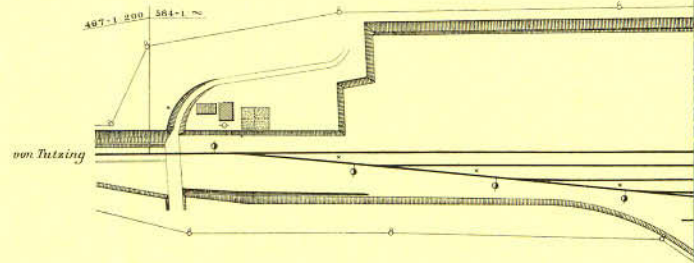
Station Seeshaupt.



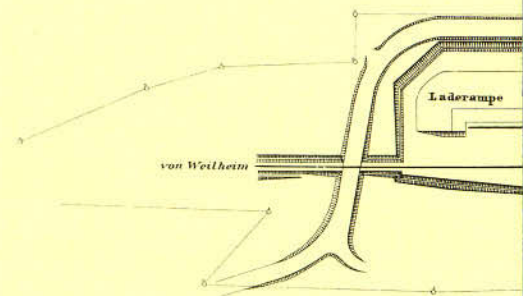
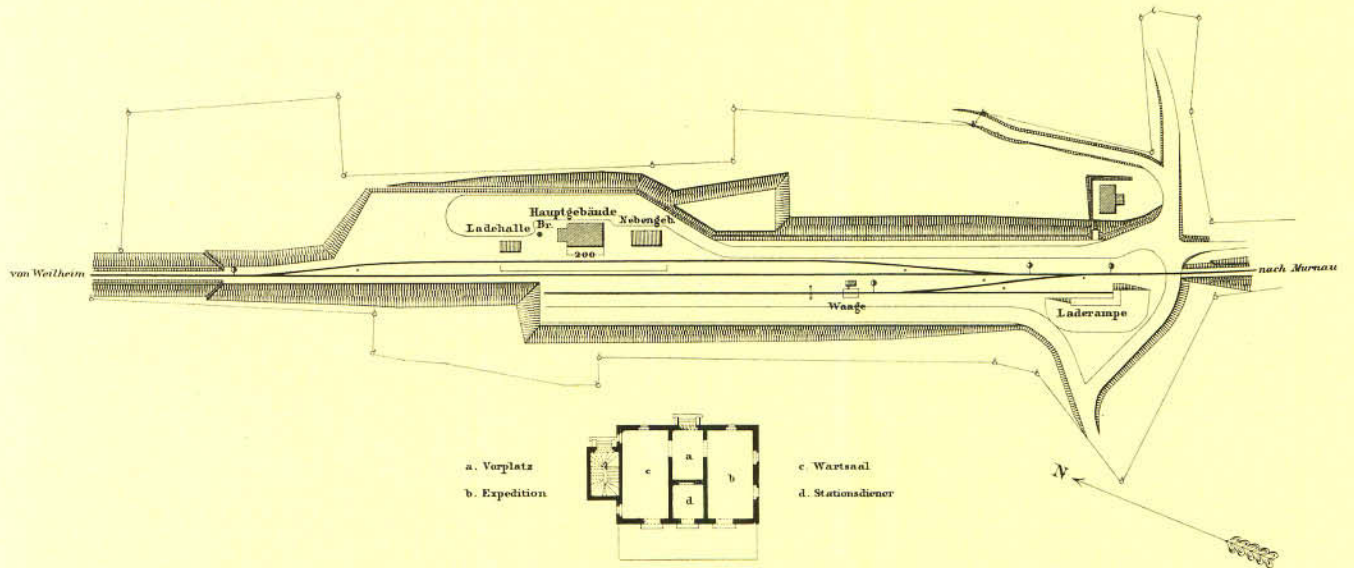
a. Vorplatz
b. Wartsaal



c. Expedition
d. Stationsdiener.



Station Uffing.



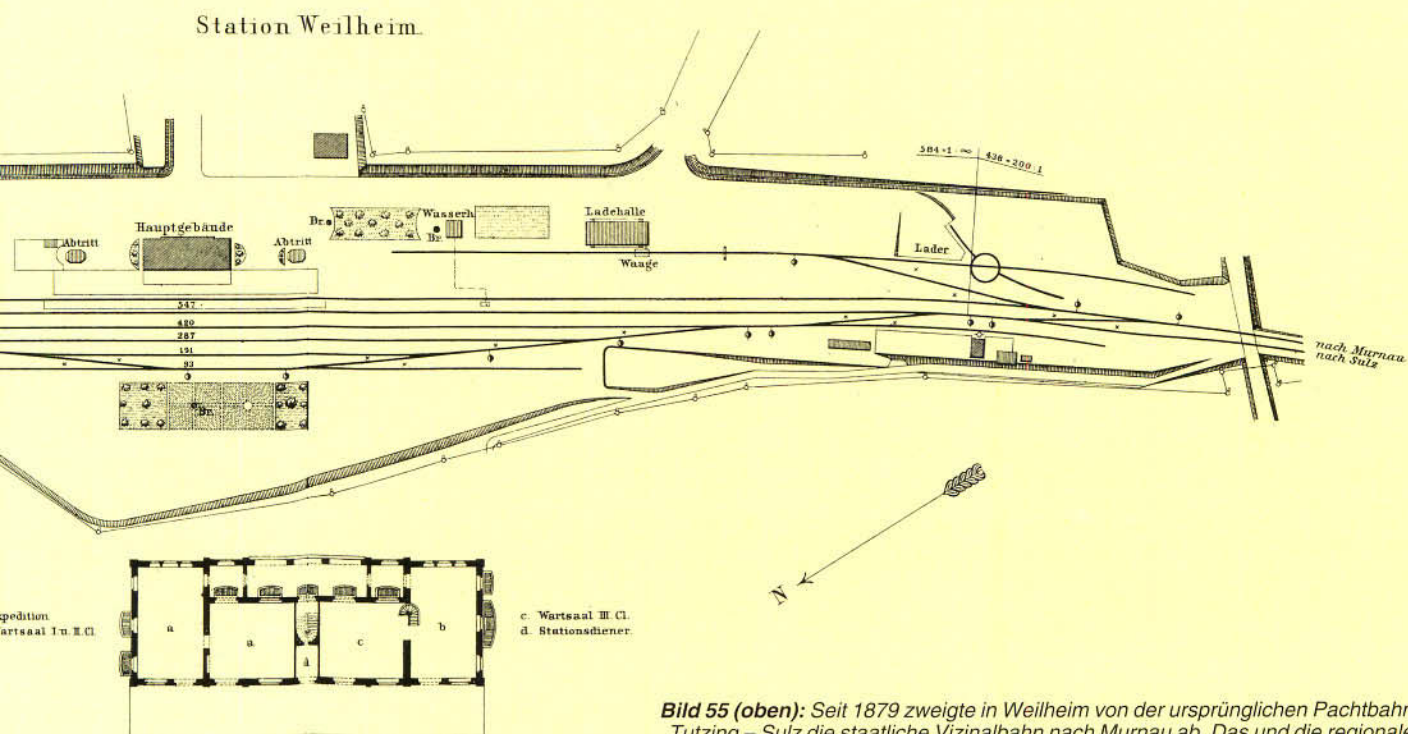


Bild 55 (oben): Seit 1879 zweigte in Weilheim von der ursprünglichen Pachtbahn Tutzing – Sulz die staatliche Vizinalbahn nach Murnau ab. Das und die regionale Bedeutung der Stadt Weilheim ließen schon damals recht umfangreiche Gleisanlagen entstehen. Eine weitere Ausdehnung wurde erforderlich, als 1898 noch die Lokalbahn nach Dießen – Mering hinzukam. Heute stellt sich die Situation so dar, daß von der klar dominierenden Hauptroute München – Garmisch-Partenkirchen in Weilheim eine Nebenbahn nach Peißenberg und eine Hauptbahn nach Mering abzweigen.

Bild 56 (Mitte): Uffing, zwischen Weilheim und Murnau gelegen, war und ist eine kleine Landstation. Allerdings: Als diese Zeichnung aufgenommen wurde, gab es im Bahnhof Uffing praktisch nur Nebenbahnverkehr zu beobachten. Inzwischen rauscht regelmäßig (samstags) sogar der ICE durch Uffing.

Bild 57 (unten): Endstation Murnau: Erst 1889 wurde die Vizinalbahn aus Weilheim bis Garmisch verlängert, allerdings nicht durch die Staatsbahn, sondern durch die Localbahn AG. Die LAG war es auch, die 1900 die Strecke von Murnau nach Oberammergau in Betrieb nahm. Während letztere erst 1938 mit der LAG verstaatlicht wurde, kam Murnau – Garmisch im Zuge der Vorbereitungen für den Bau der Karwendelbahn bereits 1909 unter die Fittiche der Staatsbahn.

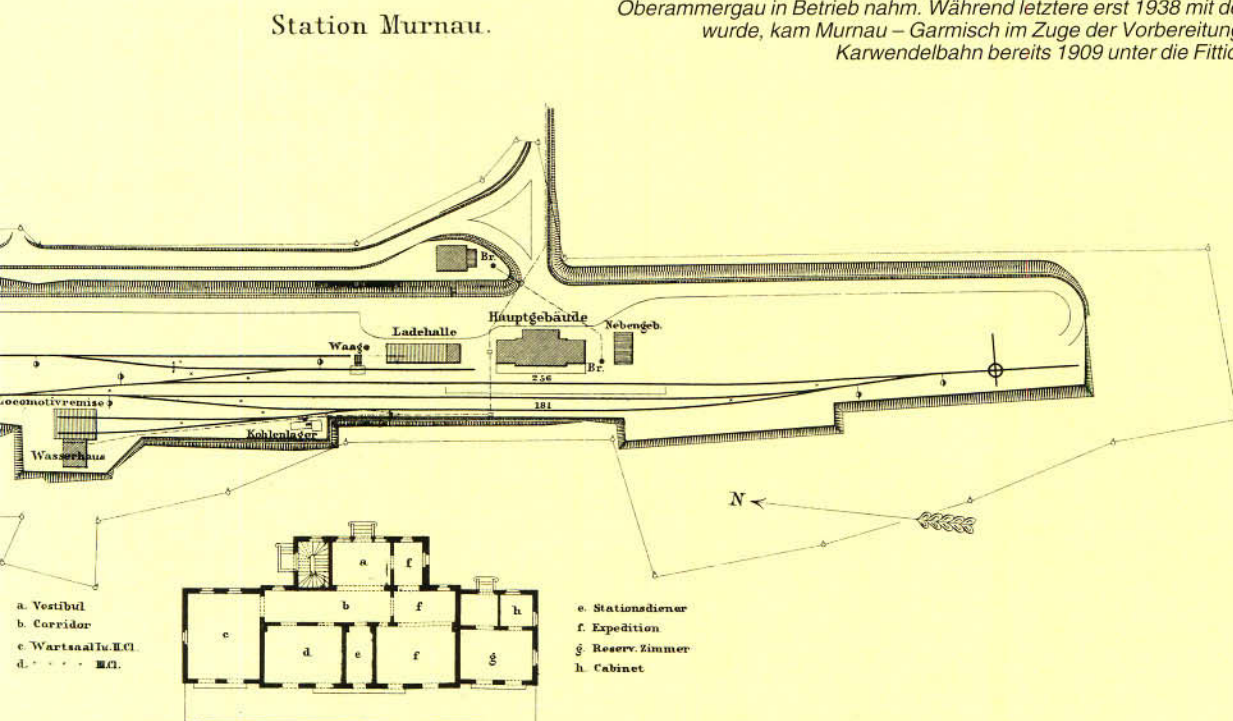




Bild 58: Memmingen war und ist die wichtigste Zwischenstation der Illerbahn. Auch dieses Gebäude wurde nachträglich verputzt.

Illerbahn Kempten – Neu-Ulm

Mit einer Gesamtlänge von 85 km war die Illerbahn Kempten – Neu-Ulm die längste aller Pachtbahnen. Die Baukonzession für diese wichtige Erschließungslinie im bayerischen Schwaben hatte die Stadt Memmingen erhalten, die nach der ersten Phase des Eisenbahnbaus in Bayern weiterhin abseits der neuen stählernen Routen lag und damit große Gefahr lief, in der Bedeutungslosigkeit zu versinken. Schon bei der Planung der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn hatte sich Memmingen vehement gegen deren Trassierung über Immenstadt und Kempten eingesetzt. Die erheblich günstigere Streckenführung konnte tatsächlich nur für Memmingen sprechen; aber diese Variante hatte den Nachteil, daß sie im Westen grobenteils über württembergisches Terrain führen mußte. Deshalb kam Memmingen nicht zum Zuge. Erst 1890 wurde nach endlos langen Verhandlungen mit Württemberg durch die Linie Memmingen – Hergatz die an sich "vernünftige" Streckenführung hergestellt, nachdem bereits 1874 die Linie München – Buchloe – Memmingen realisiert worden war. Über diese Route fahren denn auch heute tatsächlich die meisten EuroCity-Züge zwischen München und Zürich.

Aber damit sind wir der Zeit ein gutes Stück voraus. Die 50 km lange Strecke von Neu-

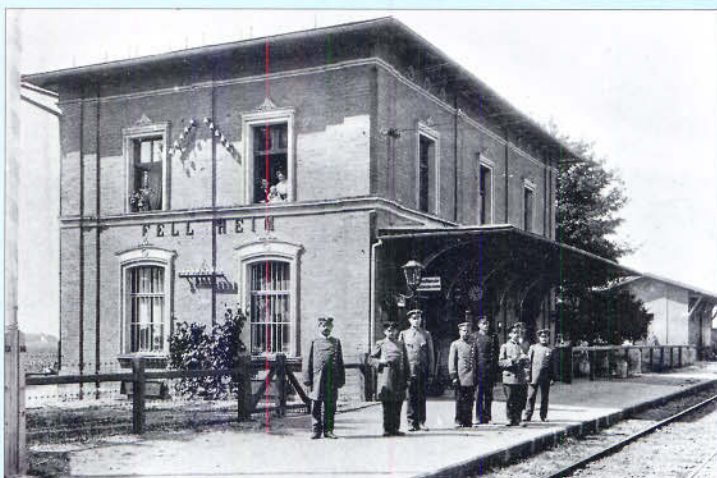
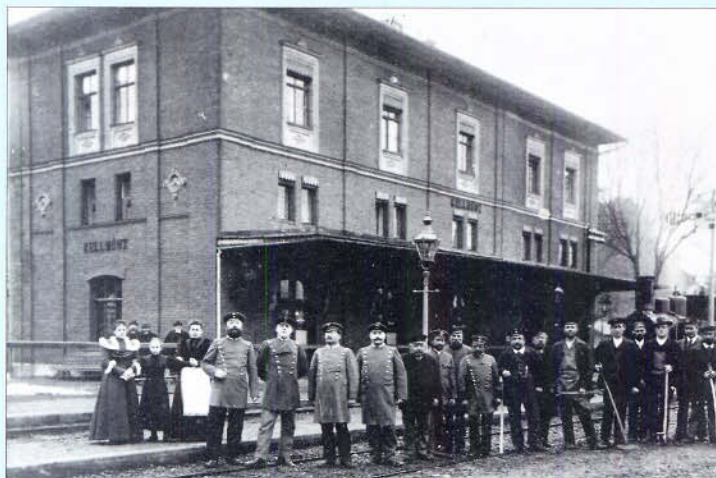
Ulm an der Maximiliansbahn nach Memmingen wurde am 12. Oktober 1862 in Betrieb genommen, die 35 km von Memmingen nach Kempten (Station der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn) am 1. Juni 1863. Die Trassierung der Strecke entlang der Iller bereitete in der weiten, vielfach sogar ebenen Landschaft keinerlei Probleme; nennenswerte Neigungen oder Krümmungen gibt es nicht. Größerer Aufwand mußte lediglich am Bahnhof Neu-Ulm getrieben werden. Der war nämlich beim Bau der Maximiliansbahn nur provisorisch als Durchgangsstation innerhalb der Festungsmauern angelegt worden und konnte den Verkehr der Strecken nach Augsburg und Kempten bald nicht mehr bewältigen. Bis 1876 dauerten die Umbauarbeiten, bei denen Neu-Ulm endlich ein festes Stationsgebäude erhielt, zudem zwei Ringlokschuppen, Ladehalle, Betriebswerkstätte usw.

Bis heute ist die Illerbahn eingleisig geblieben. Für den hochwertigen Fernverkehr hatte sie den Nachteil, daß auf württembergischer Seite die Südbahn Ulm – Friedrichshafen, auf bayerischer Seite die von Augsburg bzw. München ausgehenden Linien zum Bodensee die attraktiveren Verbindungen anboten. Was natürlich auch damit zu tun hat, daß Oberschwaben zu den am dünnsten besiedelten Regionen Bayerns

gehört und die Illerbahn eigentlich nur eine größere und verkehrsreichere Stadt, nämlich Memmingen, durchquert.

Zweigstrecke Senden – Weißenhorn

Die Illerbahn ist trotz ihrer Länge Ausgangspunkt nur dreier Nebenstrecken geworden: Memmingen – Legau (eröffnet 1904, stillgelegt 1972), Kellmünz – Babenhausen (Personenverkehr 1894 bis 1964) und Senden – Weißenhorn. Auch das wirft ein Licht auf die dünne Besiedlung des von ihr durchquerten Landes. Als erste Zweigstrecke wurde am 15. September 1878 die 9,6 km lange Vizinalbahn Senden – Weißenhorn in Betrieb genommen. In Witzighausen, dem höchsten Punkt der gesamten Bahn, wurde im Einschnitt liegend die einzige Zwischenstation errichtet (das Stationsgebäude hingegen liegt oberhalb des Einschnitts); später kamen noch Wullenstetten und Eschach hinzu. Bescheiden wie Witzighausen fiel auch die Endstation Weißenhorn aus. Zweifellos lassen schon die Gleispläne erkennen, daß eine Bahn kaum spartanischer zu betreiben gewesen wäre. Allerdings: So "sparsam" die Gleispläne auch ausfielen, bei den Stationsgebäuden wurden sowohl in Witzighausen als auch in Weißenhorn



recht imposante Lösungen gewählt: typisch bayerische "Würfel" in dreigeschossiger Bauweise.

Der Personenverkehr zwischen Senden und Weißenhorn wurde mit Ablauf des Sommerfahrplans 1966 eingestellt. Im Güterverkehr wird Weißenhorn weiterhin bedient.

Bild 59 (ganz oben): Dackel und eine Rotte Gleisbauarbeiter bereichern die Mannschaft des Bahnhofs Altenstadt. Man beachte das filigrane Signal, das mit einem hoch über die Gleise führenden Seilzug vom Hausbahnsteig aus bedient wurde und beide Richtungen sicherte.

Bild 60 (Mitte links): Auch in Kellmünz war zum Fototermin eine Gleisarbeiterrotte zugegen.

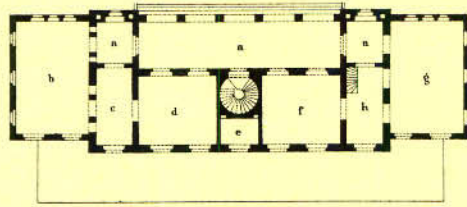
Bild 61 (Mitte rechts): Sommerstimmung in Fellheim mit Frau und Kindern des Vorstehers.

Bild 62: Senden hatte nur ein bescheidenes Stationsgebäude. Vermutlich mit Eröffnung der Zweigstrecke nach Weißenhorn 1878 wurde es seitlich erweitert. **Abb. 58 bis 62: VM Nürnberg**

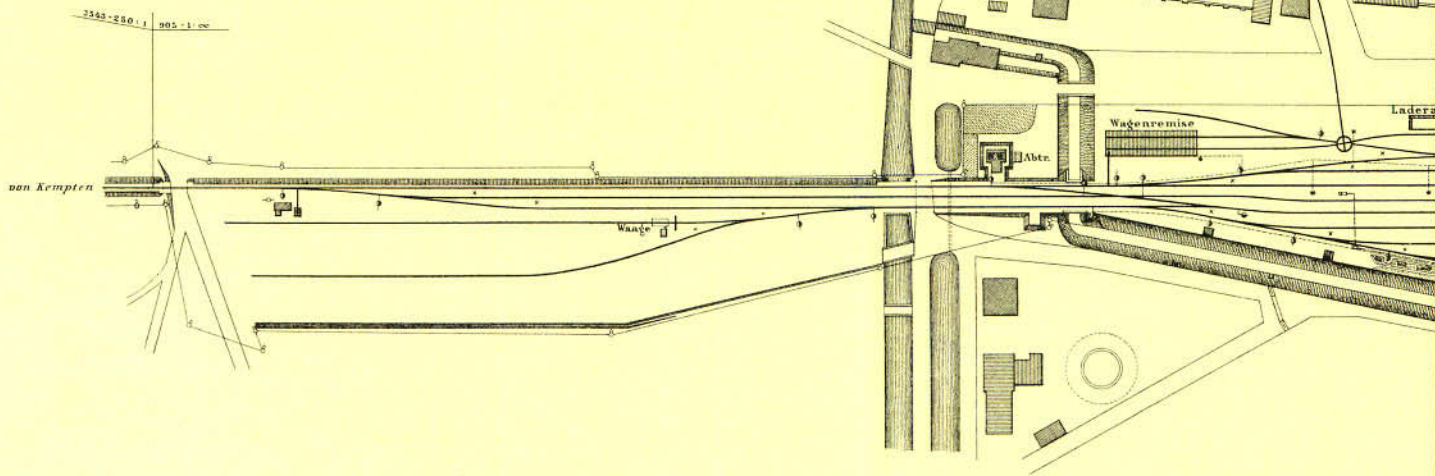


BAHNHOF

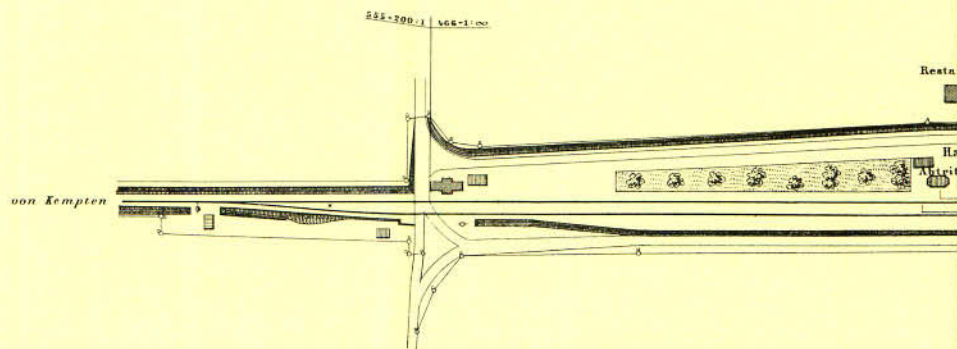
- a. Vorplatz
- b. Postbureau
- c. Bureau des Verwalters
- d. Betriebsbureau



- e. Assistenzzimmer
- f. Wartsaal I. u. II. Cl.
- g. Wartsaal III. Cl.
- h. Buffet



Station



- a. Vorplatz
- b. Wartsaal



NEUULM.

MEMMINGEN.

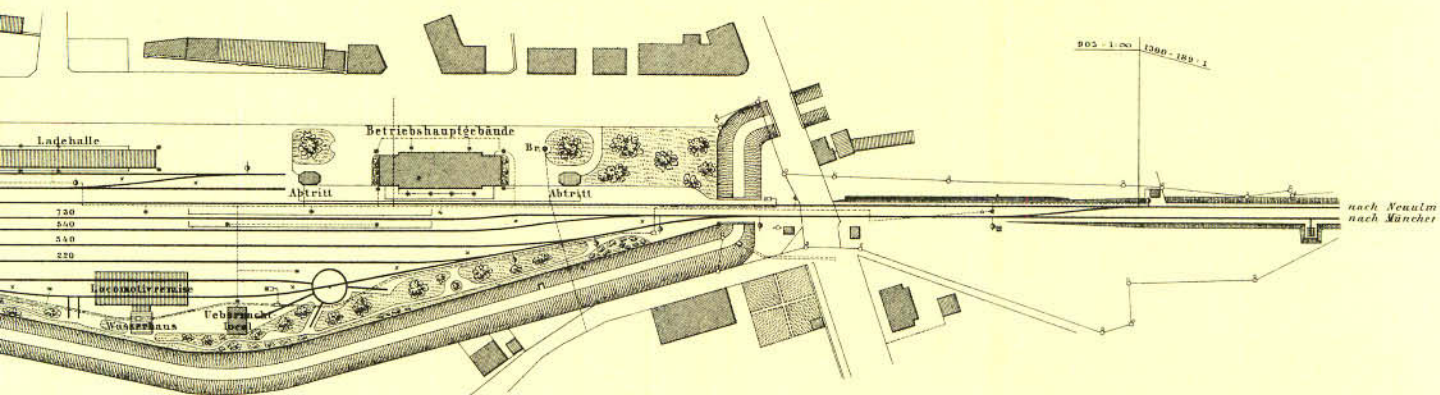


Bild 63 (oben): Memmingen ist die weitaus bedeutendste Zwischenstation der Illerbahn Kempten – Neu-Ulm, und das sah man schon um 1880 dem Gleisplan wohl an (zwei Bahnsteige zwischen den Gleisen, Lokschuppen für vier Lokomotiven, Wagenremise, ausgedehnte Ladehalle usw.). Das neben dem Neu-Ulmer in den Bahnhof führende Münchner Gleis konnte 1874 in Betrieb genommen werden; aber erst 1890 war auch dessen "natürliche" Fortsetzung in Richtung Hergatz – Lindau fertiggestellt.

heim.

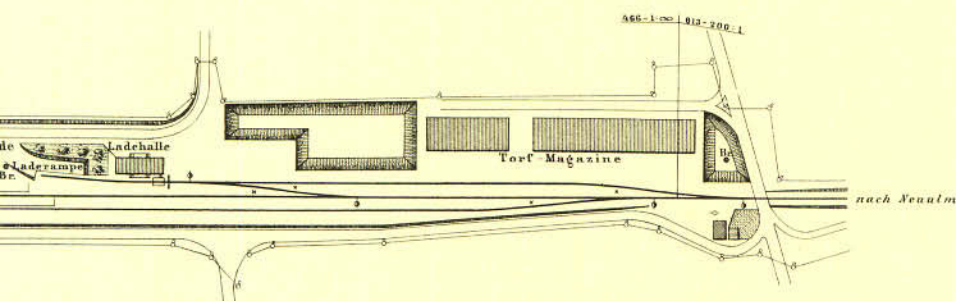
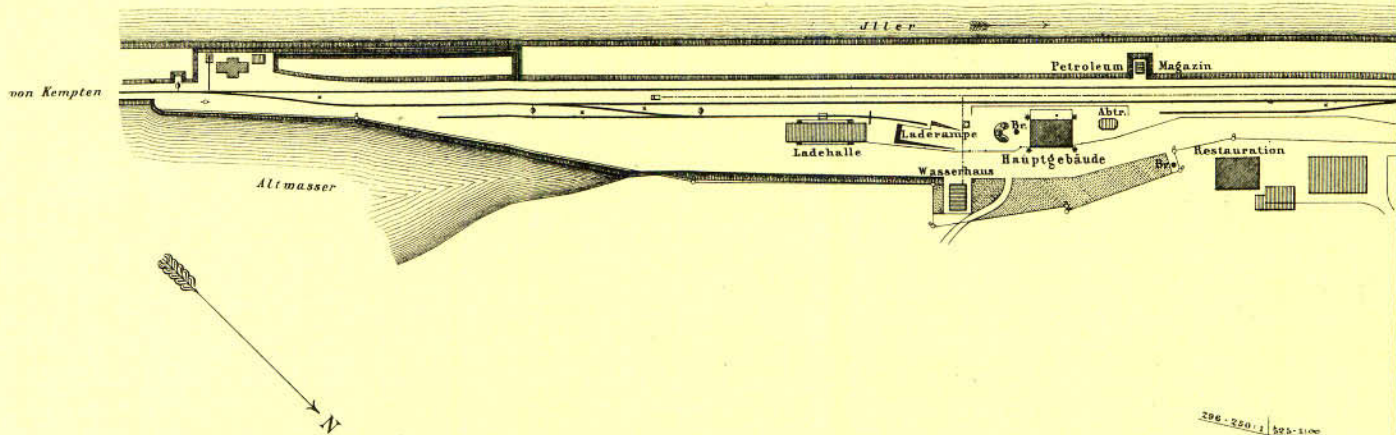
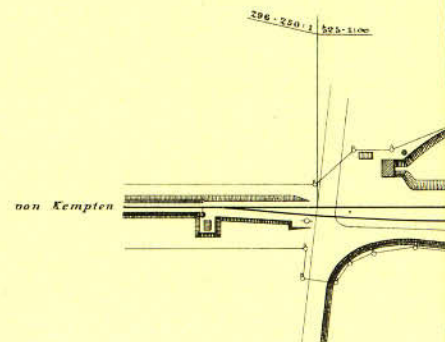


Bild 64 (unten): Fellheim präsentiert uns gewissermaßen die Grundausrüstung einer kleinen ländlichen Hauptbahnstation: ein langes Überhol- bzw. Ausweichgleis sowie Anschlußgleise für Laderampe, Ladehalle und die bemerkenswert großen Tortmagazine. Und auch die "Restauration", also der Gasthof, gehört zum Bahnhofsensemble ganz einfach dazu.

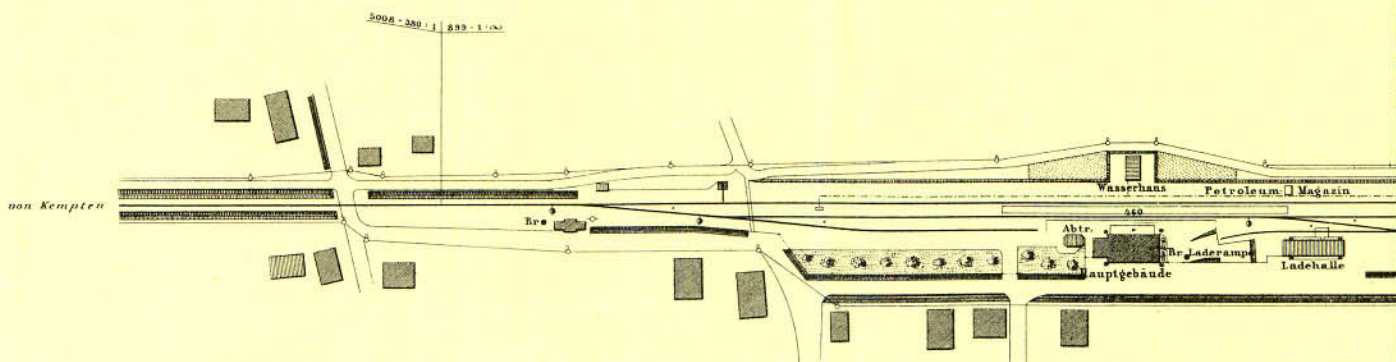
Station Kellmünz.



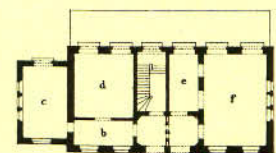
Bilder 65 (oben), 66 (Mitte) und 67 (unten): Die Station Kellmünz liegt in unmittelbarer Nähe der Iller. Weit mehr verdient jedoch das "Petroleum-Magazin" unsere Aufmerksamkeit. Wie dieses Gebäude in der Realität wohl ausgesehen haben mag? In Altenstadt gibt es weder Torf- noch Petroleum-Magazin, dafür aber eine "Kohlenhütte". In Illertissen hingegen ist ebenfalls schon die Zeit des Petroleums angebrochen.



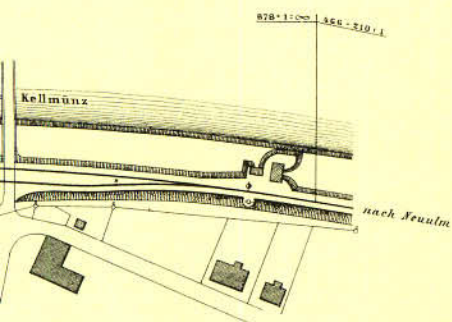
Station Illertissen.



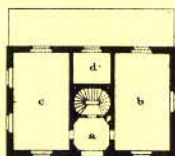
a. Vorplatz
b. Durchgang
c. Wartsaal I & II



d. Wartsaal III
e. Postbureau
f. Expedition

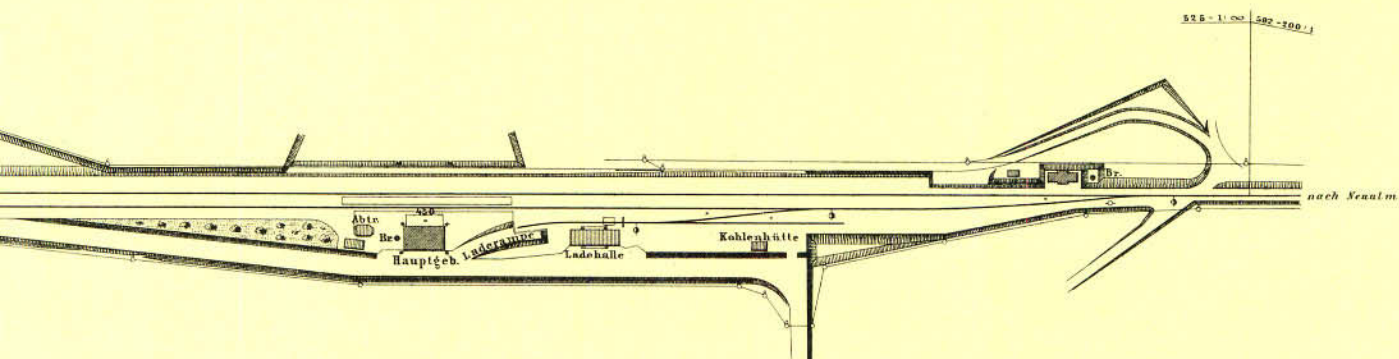


a. Vorplatz
b. Wartsaal

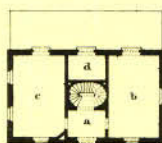


c. Expedition
d. Stationsdiener

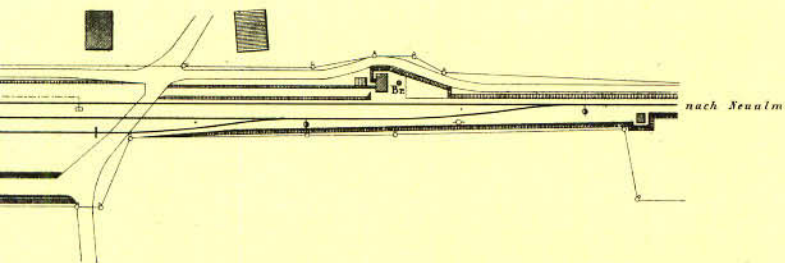
Station Altstadt.

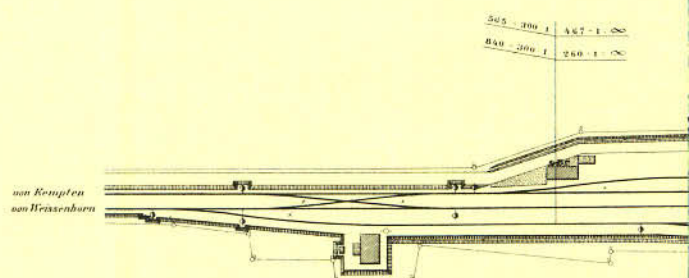


a. Vorplatz
b. Wartsaal



c. Expedition
d. Stationsdiener





Station Witzighausen.

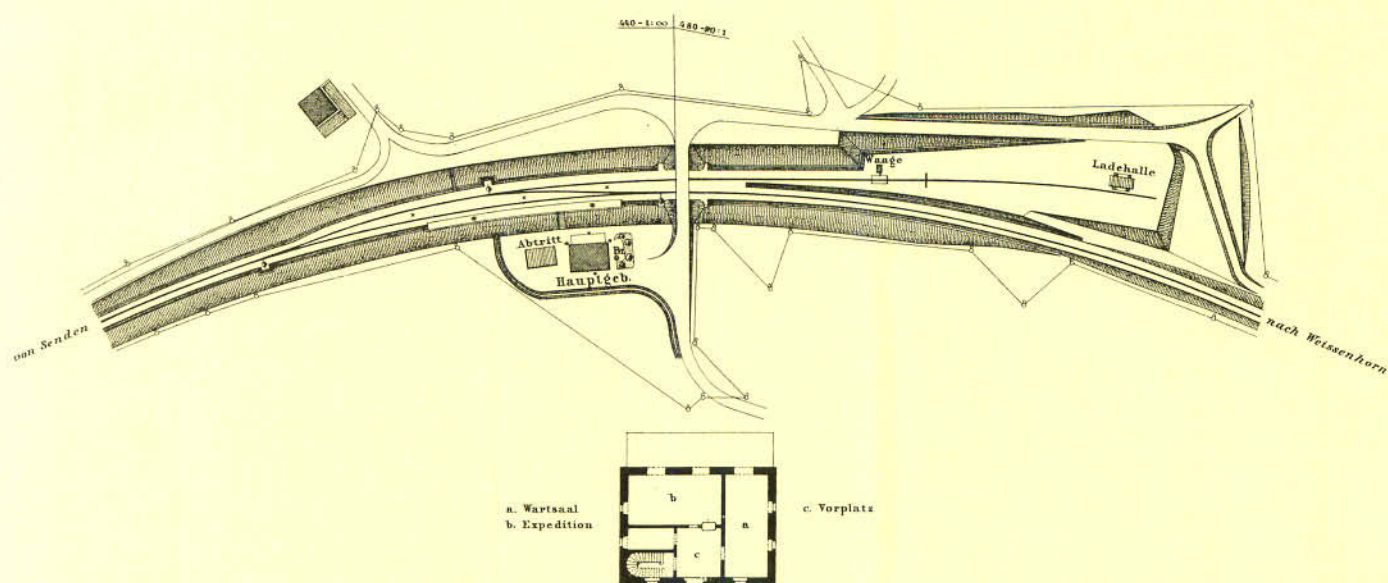
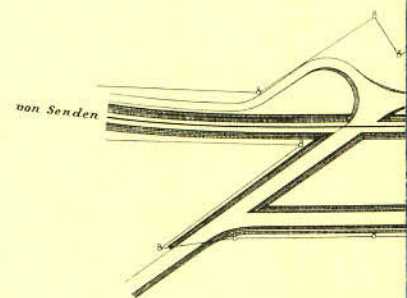


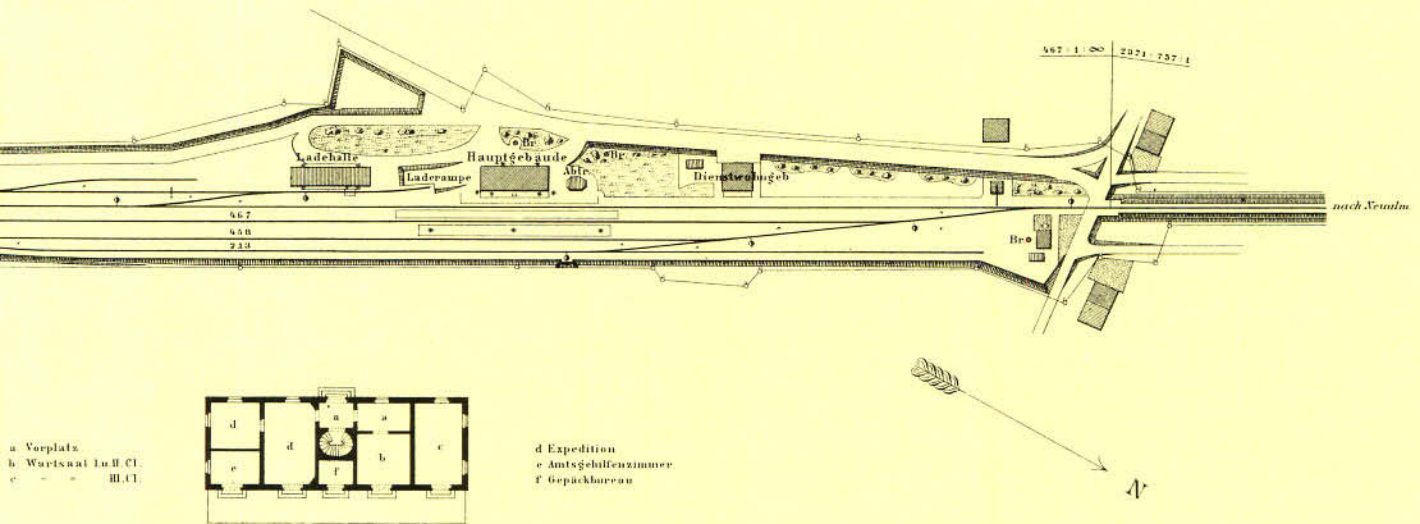
Bild 68 (oben): In Senden zweigt von der Illerbahn die Vizinalbahn nach Weißenhorn ab (1878 eröffnet). Entsprechend sind die Gleisanlagen erweitert worden. Bemerkenswert ist dabei die gleichermaßen platzsparende wie "elegante" – und deshalb auch bei Modelleisenbahnern beliebte – doppelte Gleisverbindung an der Bahnhofssüdseite.

Bild 69 (Mitte): Alle Gleise der Station Witzighausen an der Vizinalbahn Senden – Weißenhorn liegen in einer langgestreckten Krümmung und außerdem in einem tiefen Einschnitt, der von der Zufahrtsstraße zum Hauptgebäude überbrückt wird. Auch dieses Hauptgebäude selbst liegt hoch über den Gleisen, zu denen eine Treppe hinabführt.

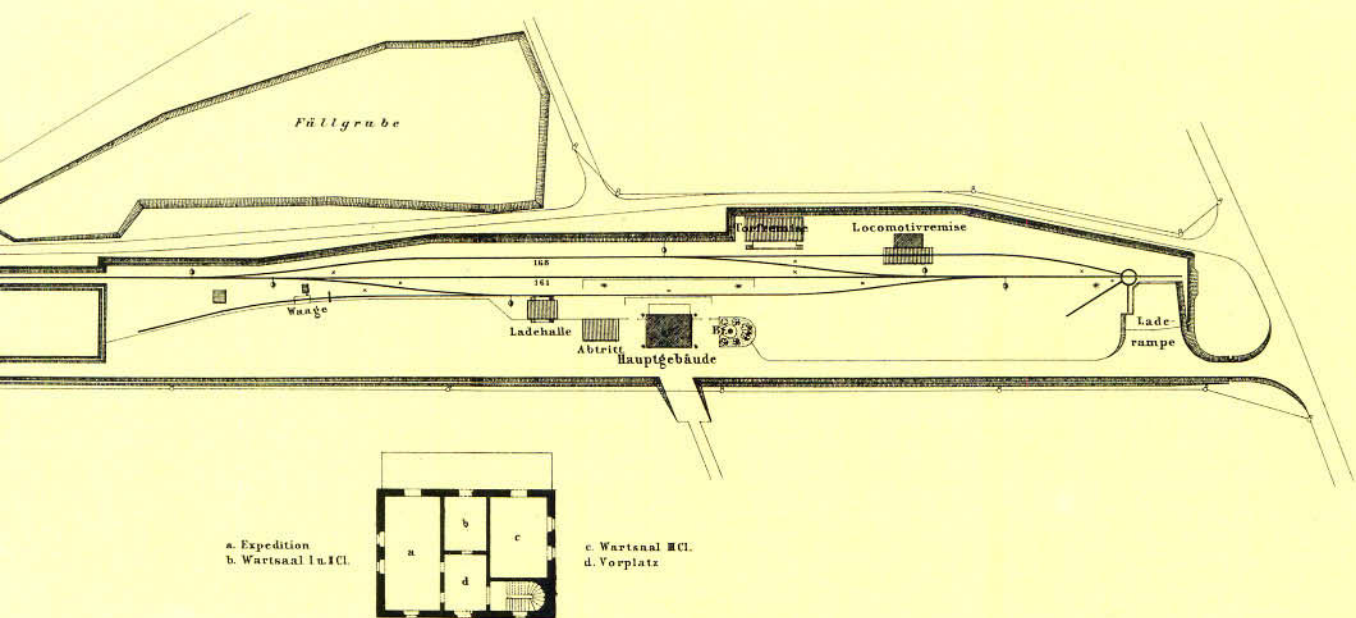
Bild 70 (unten): Weißenhorn präsentiert sich hier als typischer Endbahnhof einer ländlichen Nebenbahn. Die kleine Drehscheibe am Ende der Gleisharfe diente sowohl zum Wenden der Lokomotiven als auch zum Verteilen der Güterwagen auf die angeschlossenen Gleise.



Station Senden.



Station Weissenhorn.





Staatsbahnstrecke Nürnberg – Crailsheim

Auch die Magistrale (Stuttgart –) Crailsheim – Nürnberg entstammt der bereits erwähnten "Sturm- und Drangperiode" des Eisenbahnbaus in Bayern (siehe Abschnitt Nördlingen – Dinkelsbühl). Sie war konzipiert als westliche Verlängerung der gleichzeitig vom Staat gebauten Fichtelgebirgsbahn Nürnberg – Marktredwitz – Eger/Hof und sollte den Verkehr zwischen Württemberg bzw. dem Westen Deutschlands einerseits und Böhmen bzw. Sachsen andererseits auf eine neue Basis stellen. Sie wurde zwischen Nürnberg und Ansbach am 15. Mai

1875 und zwischen Ansbach und Crailsheim am 1. Juni 1875 eröffnet. Crailsheim war zu dieser Zeit bereits ein nicht unbedeutender Knoten im württembergischen Staatsbahnsystem. 1867 hatte die Kocherbahn aus Heilbronn (über Schwäbisch Hall) Crailsheim erreicht, im Jahr zuvor bereits die Obere Jagstbahn aus Goldshöhe (Station der Strecke Aalen – Nördlingen). Württemberg baute die Strecken an seiner Ostgrenze konsequent weiter aus und nahm 1869 die Linie Crailsheim – Mergentheim (– Lauda) in Betrieb. Durch diese

Lage im württembergischen Eisenbahnnetz bot sich das nur etwa 10 km von der bayerischen Grenze entfernte Crailsheim als dritte württembergisch-bayerische "Übergangsstation" (nach Ulm und Nördlingen) natürlich geradezu an. Wie sehr damals der Fernverkehr die Planung der Linie beeinflusst hat, läßt sich auch heute an der Zahl der im Personenverkehr noch bedienten Stationen zwischen Crailsheim und Ansbach ablesen: Als einzige dieser Stationen ist Dombühl, Endbahnhof der bereits oben behandelten Strecke aus



Bild 74: Leider ist nicht bekannt, ob die Seitenflügel des Stationsgebäudes von Wicklesgreuth von Beginn an existierten oder erst seit der Erweiterung für die Strecke nach Windsbach.

Bild 71 (linke Seite oben): In Stein, heute Stadtteil Nürnbergs, zweigte von der Crailsheimer Bahn die 1914/15 fertiggestellte Lokalbahn nach Unternbibert-Rügland ab. Auf dem Foto war Stein noch eine einfache Durchgangsstation.

Bild 72 (linke Seite links): Eine seltsame Karriere hat Roßstall genommen. Aus dem "Pferdestall" ist um 1930 "Roßtal" geworden – was ja etwas anderes meint. Der Bahnhof jedoch ist geblieben.

Bild 73 (linke Seite rechts): Ein "Würfel" in einfachster Form wurde in Leutershausen neben die Strecke Nürnberg – Crailsheim gestellt. Die Bedachnungen über den Hausbahnsteigen waren übrigens durch die Stellwerkanlagen zwingend notwendig geworden.

Bild 75 (rechts): Um 1900 war in Dombühl die Zweigstrecke nach Nördlingen bereits in Betrieb, die nach Rothenburg jedoch noch nicht.

Abb. 71 bis 75: VM Nürnberg



Nördlingen, auf diesen 46 km (!) übriggeblieben. Die Berührung der größeren Orte war nicht das vorrangige Ziel der Streckenplaner, sondern eine möglichst kurze und für den schnellen, hochwertigen Fernverkehr geeignete Trassierung. Ansonsten hätte man beispielsweise Feuchtwangen nicht "links liegengelassen".

Als Fixpunkt ist zwischen Nürnberg und Crailsheim offenbar lediglich Ansbach angenommen worden. Ansbach hatte seit 1859 Anschluß an die Süd-Nord-Bahn-Station Gunzenhausen. 1864 wurde die Streck-

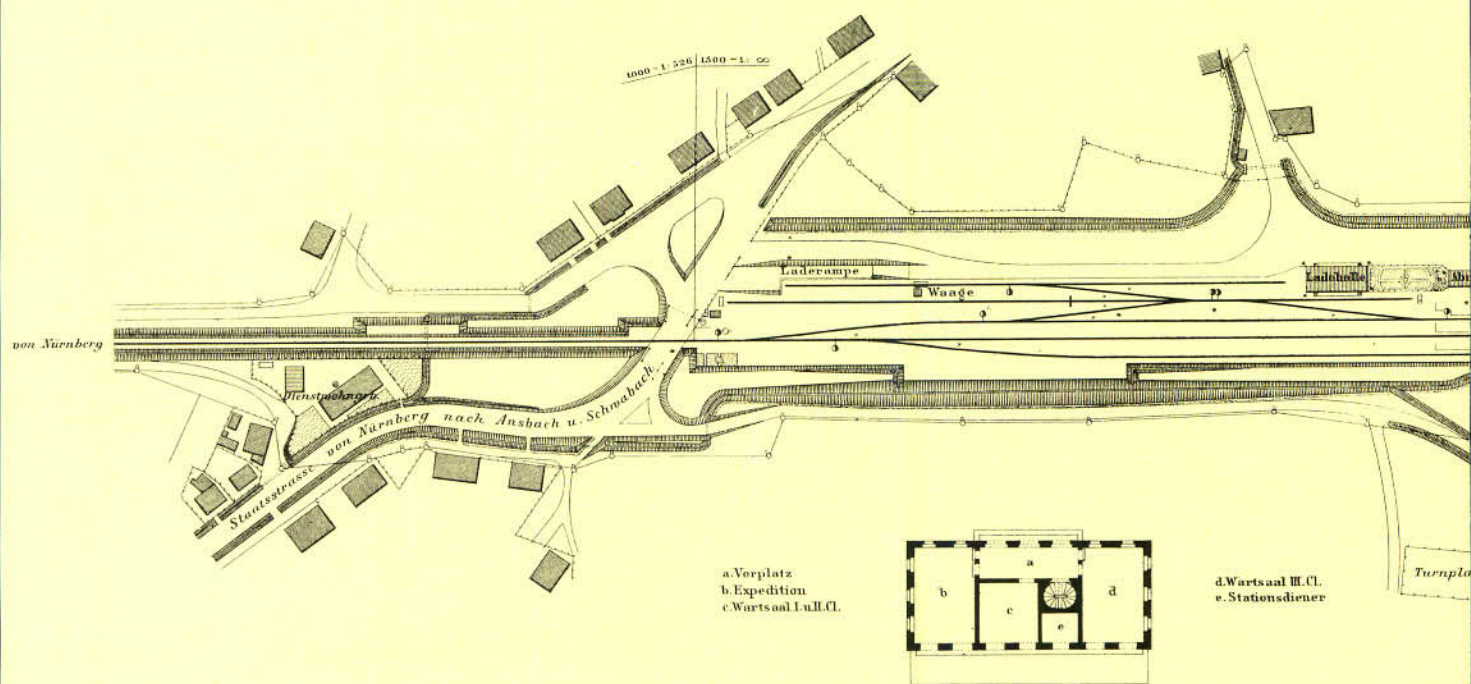
ke in Richtung Norden nach Würzburg verlängert und ist seitdem eine der wichtigsten Fernrouten Bayerns. Zum "Kreuzungsbahnhof" wurde später auch die bereits erwähnte Station Dombühl. 29 Jahre nach Eröffnung der von hier ausgehenden Strecke nach Feuchtwangen/Nördlingen (1876) wurde deren Fortsetzung in Richtung Norden nach Rothenburg ob der Tauber in Betrieb genommen. Auch hier ist der Verkehr längst eingestellt worden.

Nicht vergessen werden sollen schließlich auch die anderen Zweigstrecken, die erst

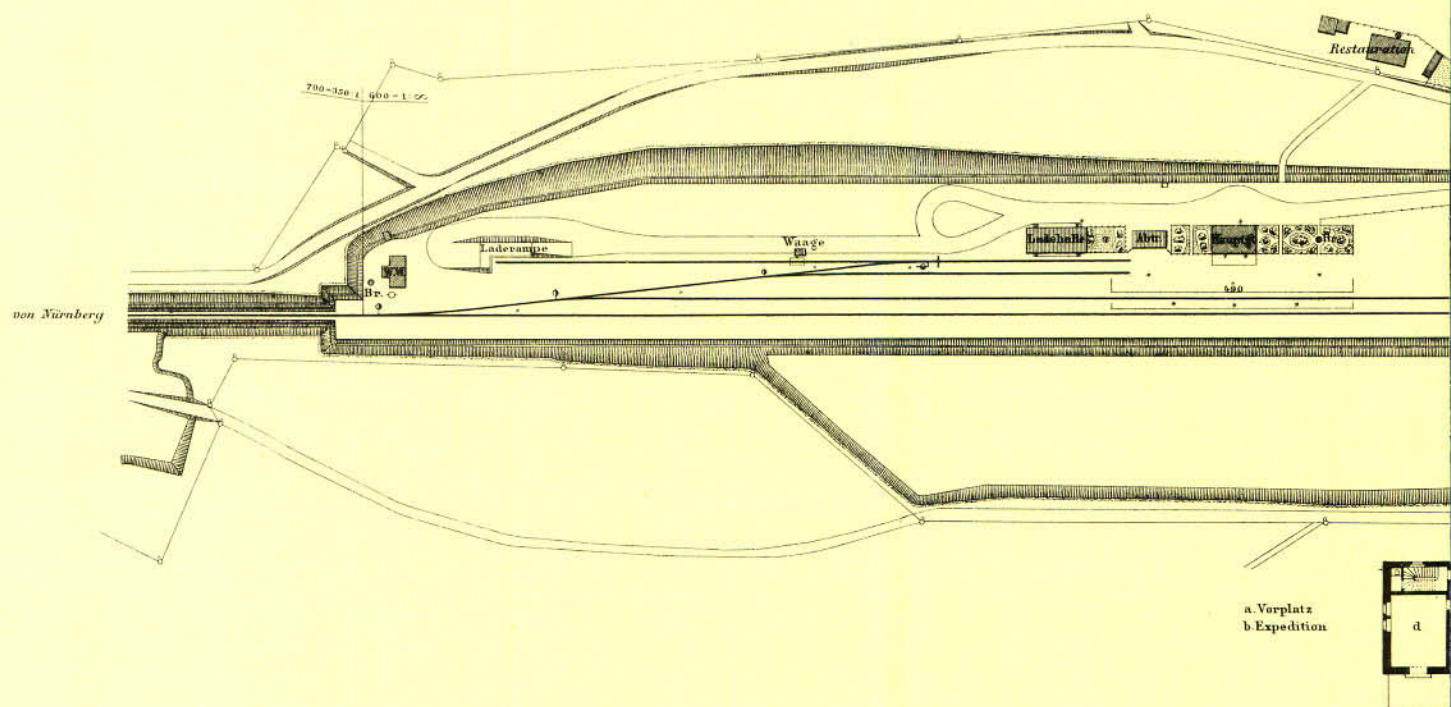
nach Aufnahme der im folgenden abgedruckten Gleispläne entstanden sind, nämlich die Lokalbahnen Wicklesgreuth – Windsbach (1894), Leutershausen-Wiedersbach – Bechhofen (1903) und Nürnberg-Stein – Unternbibert-Rügland (1914/15).

Nur die älteste von diesen hat bis heute überlebt (jetzt Kursbuchnummer 922) und wird als "R 71" des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg im Beinahe-Taktverkehr bedient – auch hier mit der leider längst allzu üblichen Einschränkung "werktags außer samstags".

Station



Station



emau.

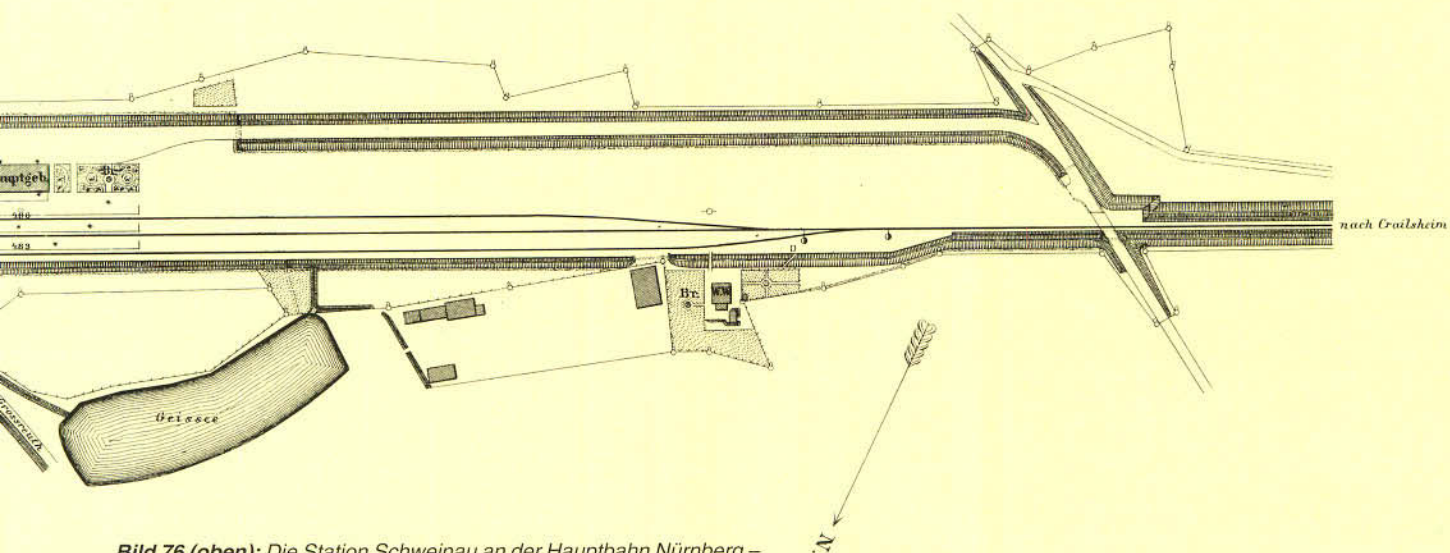
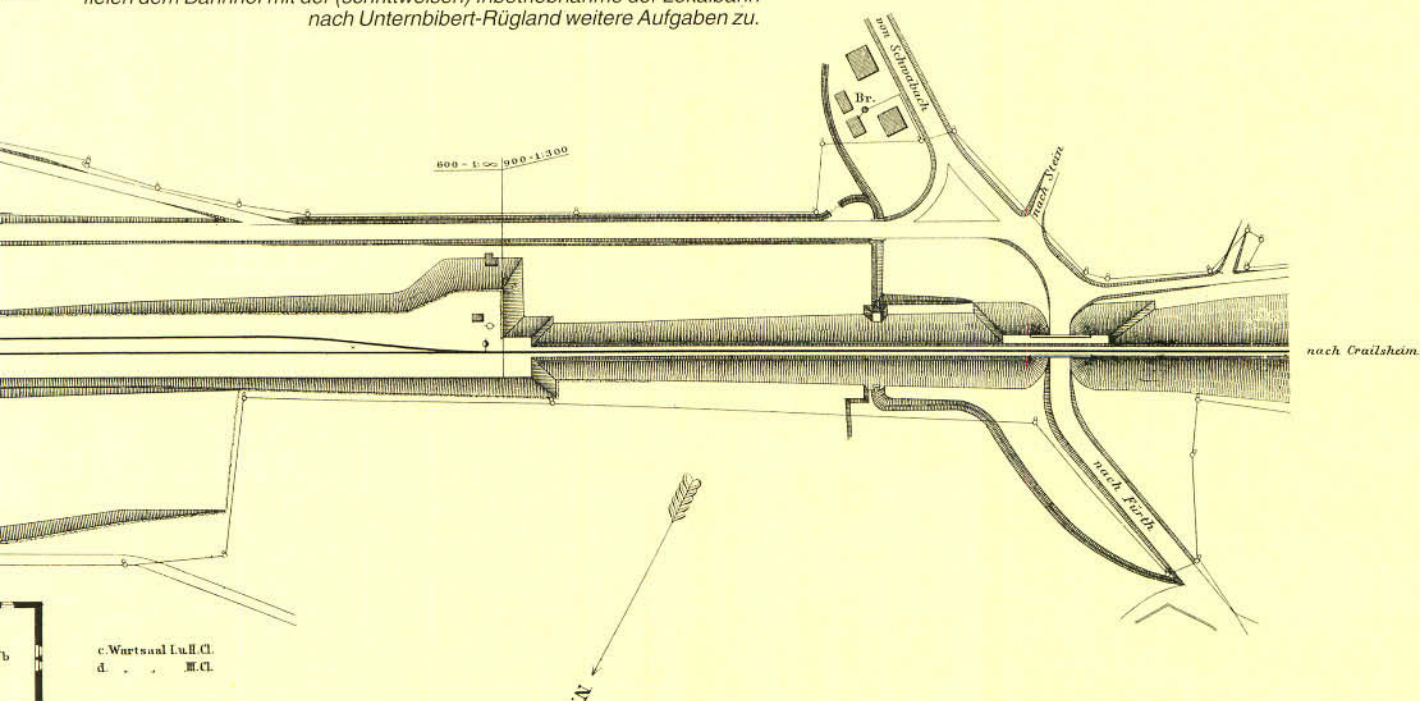
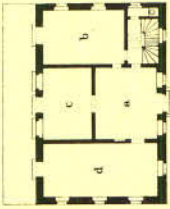
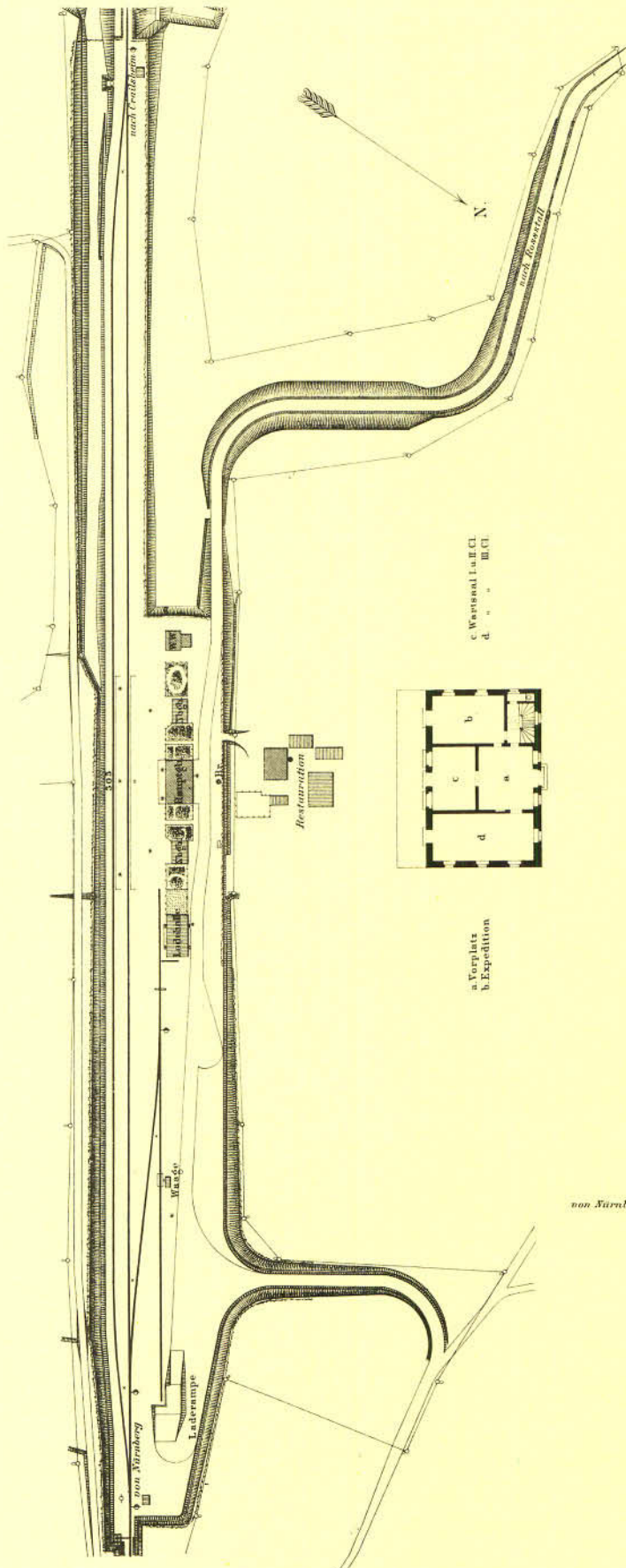


Bild 76 (oben): Die Station Schweinau an der Hauptbahn Nürnberg – Crailsheim zeichnet sich durch eine interessante Gestaltung der Ladegleise neben dem Hauptgebäude aus. Ein nettes "Randthema" ist sicherlich auch das kleine Wärterhaus an der Crailsheimer Ausfahrt mit Brunnen und Gartenanlagen.

Bild 77 (unten): Um 1880 war Stein noch ein winziges Nest westlich der Metropole Nürnberg, entsprechend simpel sah der Gleisplan der Station aus. Inzwischen ist Stein längst von der Stadt eingeholt worden. Ab 1914 fielen dem Bahnhof mit der (schrittweisen) Inbetriebnahme der Lokalbahn nach Unternbibert-Rügland weitere Aufgaben zu.

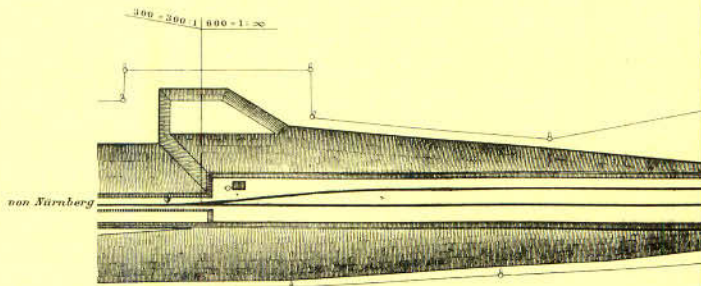
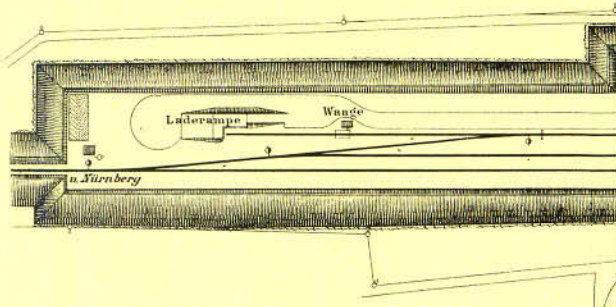


Station Rosstall.

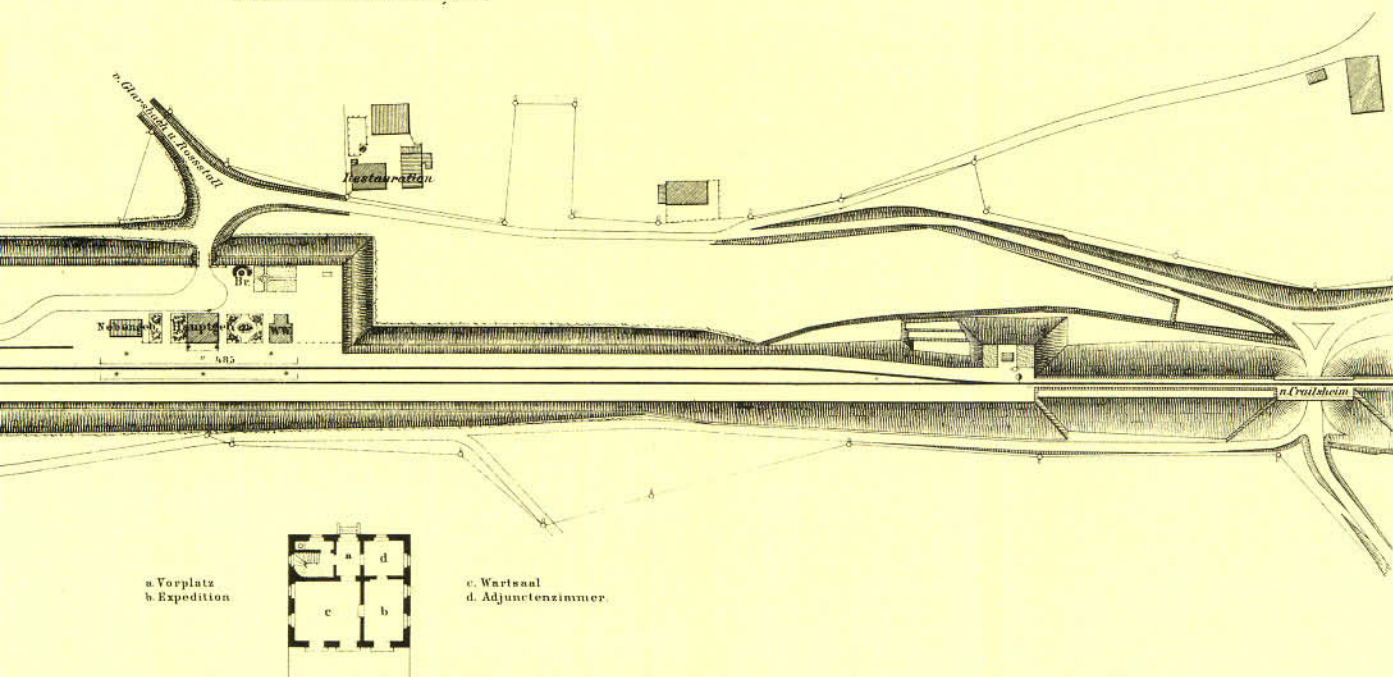


a Vorplatz
b Expedition

c Waisenhaus
d " " " "

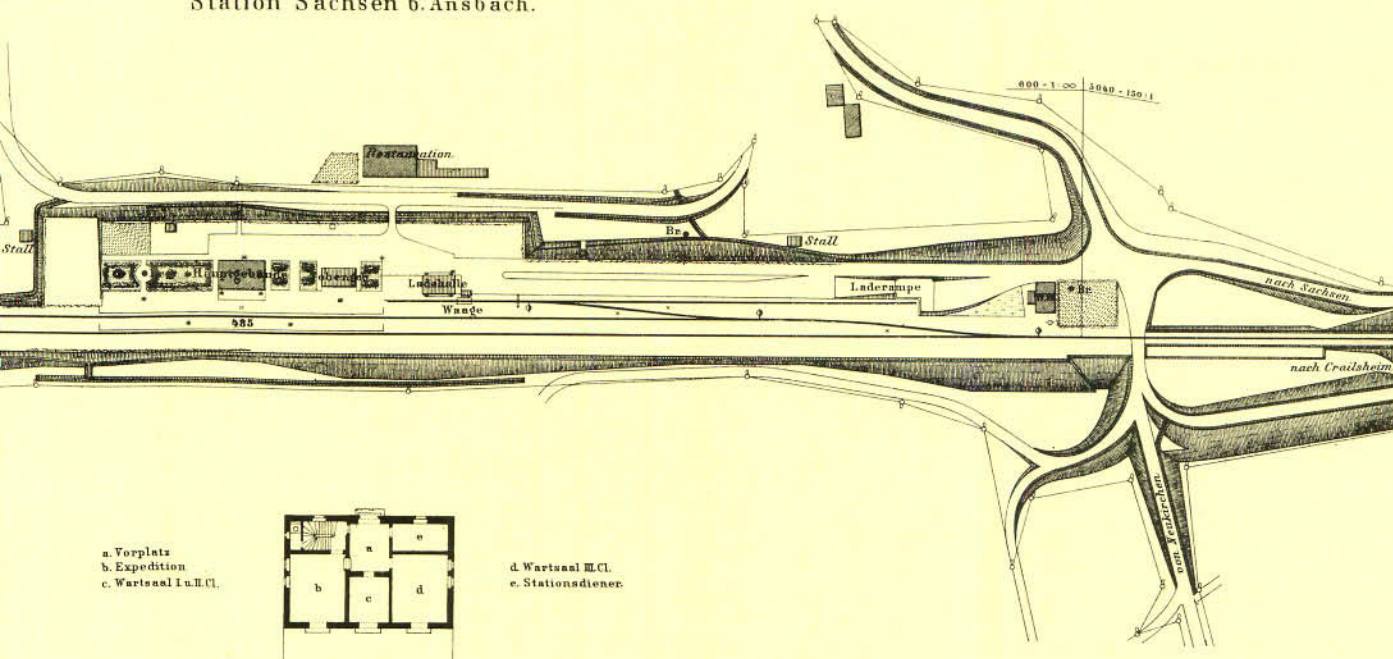


Station Raiterseich.



Bilder 78 (links), 79 (oben) und 80 (unten): Roßstall, Raiterseich und Sachsen bei Ansbach, das sind drei kleine Landstationen an der Magistrale Nürnberg – Crailsheim. In der Gestaltung der Gleispläne und der Gebäude gibt es keine nennenswerten Unterschiede. Um so erstaunlicher ist es, daß offenbar für alle Hauptgebäude eigene Baupläne entworfen worden sind.

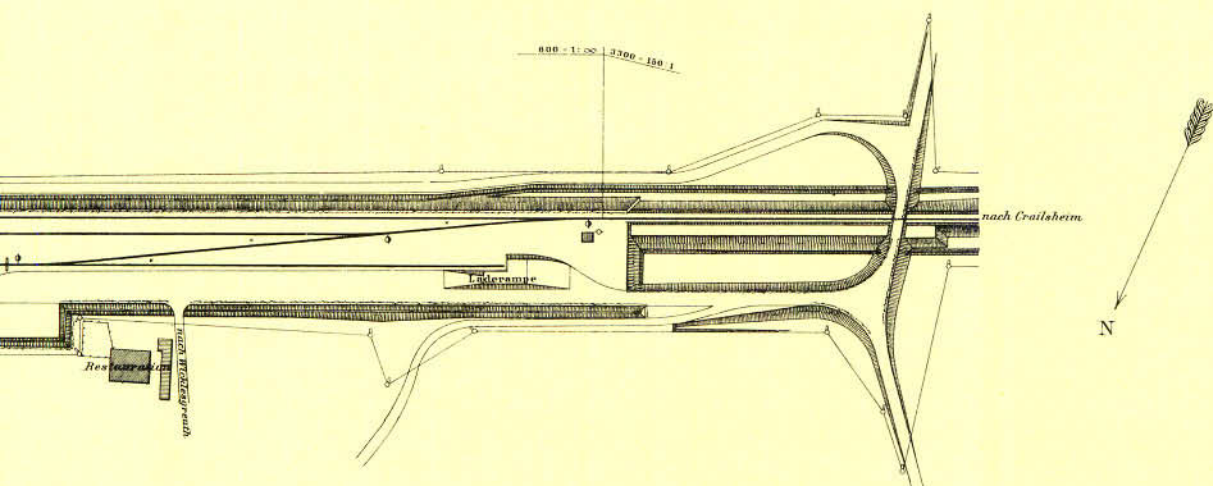
Station Sachsen b. Ansbach.



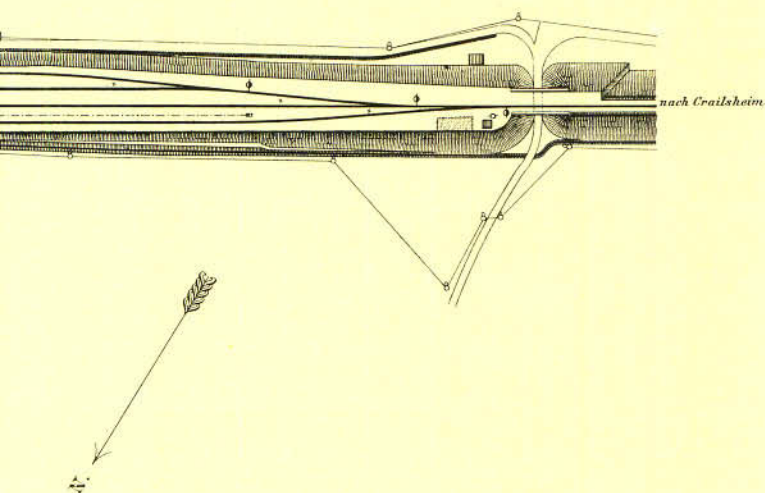
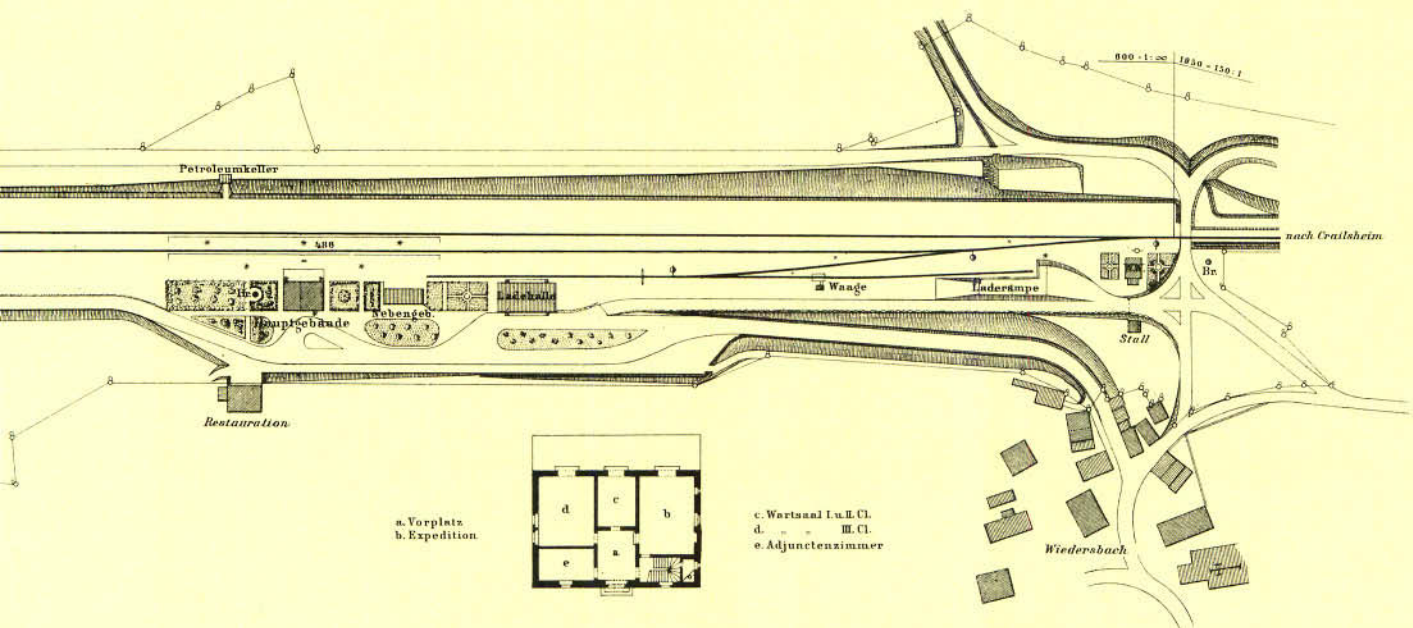


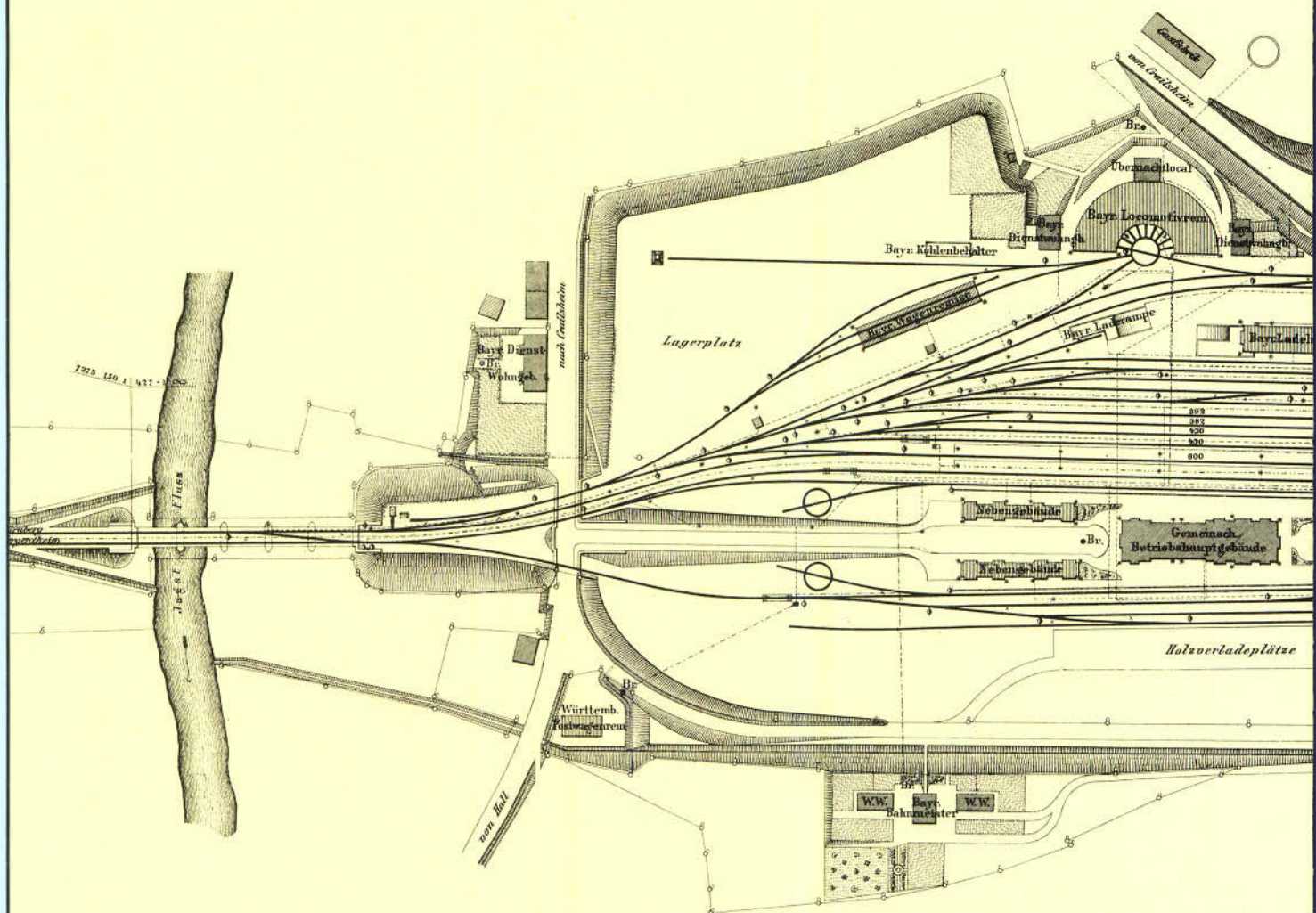
Station Dombühl.



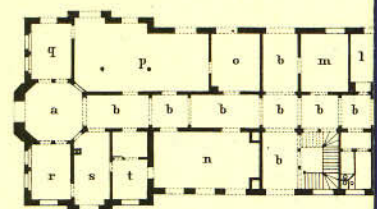


Station Leutershausen.



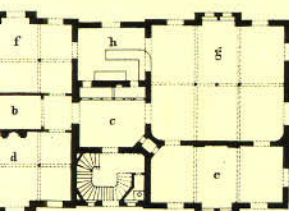
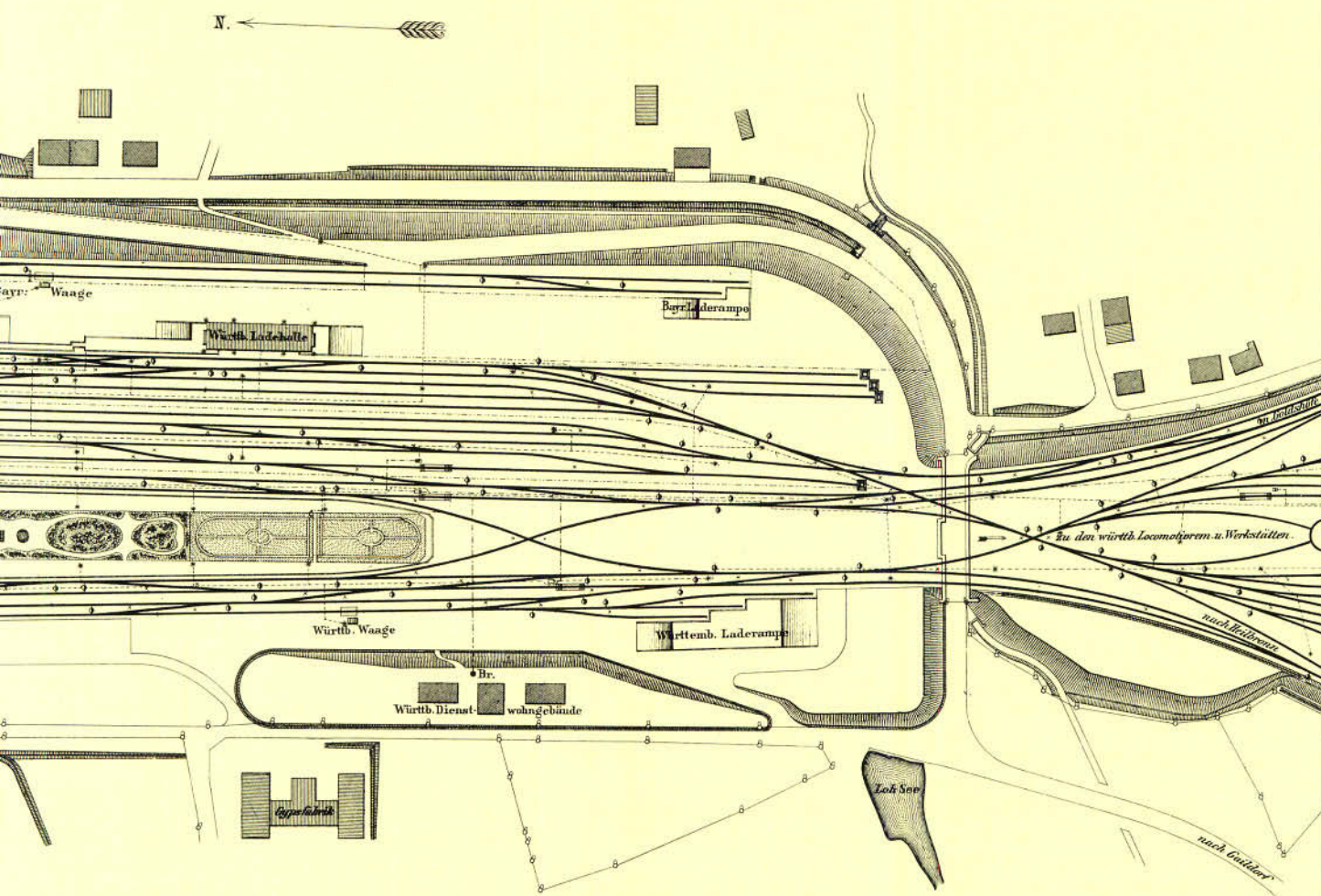


- a. Vorplatz
- b. Corridor
- c. Lichthof
- d. Wartsaal I u. II Cl.
- e. " " III Cl.
- f. Restauration I u. II Cl.
- g. Restauration III Cl.
- h. Buffet
- i. Damencabinet



RAILSHEIM.

AILSHEIM.



- k. Württemb. Postier
- l. Bayr. Portier
- m. Bayr. Telegrafnbureau
- n. Wärth.
- o. Bayr. Bahnhefverwallung
- p. Gepäckbureau
- q. Casse
- r. Württemb. Inspection
- s. Inspections Assistent
- t. Depeschenaufgabe

Bild 84: Über diese wirklich wunderschöne Gleiskomposition schnauften damals in Crailsheim die bayerischen und württembergischen Lokomotiven. Schier unerschöpflich ist die Fülle an größeren und kleineren Bauwerken. Leider nicht mehr komplett skizziert worden ist zwischen den Gleisen nach Aalen (Goldshöhe) und Heilbronn/Backnang das württembergische Bahnbetriebswerk – jenes also, das bis Mitte der 1970er Jahre zu den bekanntesten "Wallfahrtsorten" von Dampflokfans aus aller Welt zählte. Der bayerische Lokschuppen hingegen ist seit langem verschwunden. Das obere der beiden Gleise an der linken Bahnhofsinfahrt ist das Nürnberger, das andere die württembergische Strecke nach Bad Mergentheim.

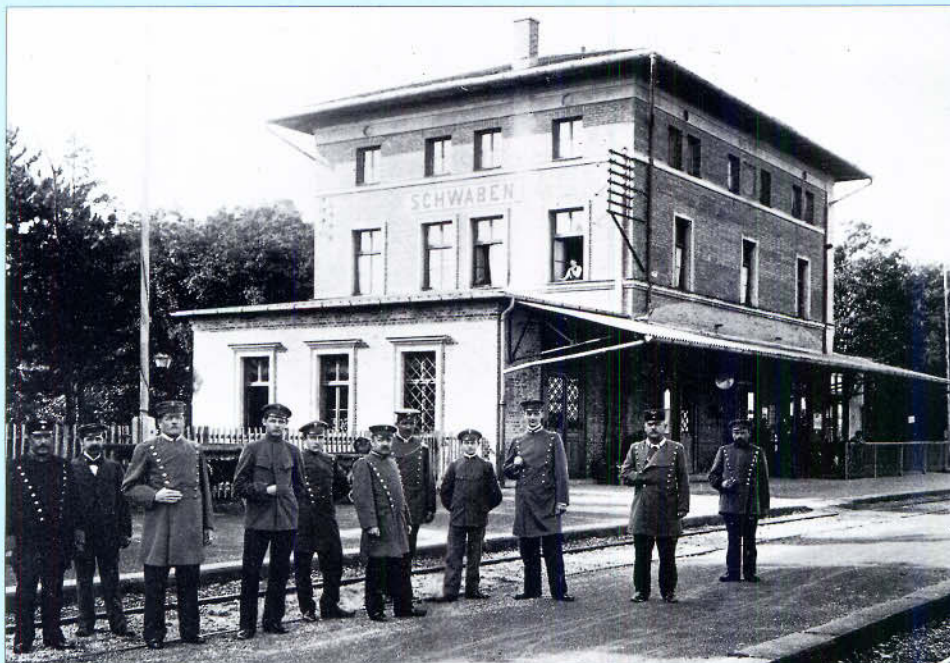


Bild 85: Bahnhof Schwaben (heute: Markt Schwaben) an der Linie München – Simbach. Das neue Vordach aus Wellblech schirmt auch die Flügelbauten ab.

Staatsbahn München – Mühldorf – Simbach

Das Jahr 1871 brachte den Bayerischen Staatseisenbahnen hinsichtlich ihrer Verknüpfung mit den österreichischen Eisenbahnen gleich mehrere entscheidende Verbesserungen. Zum einen konnte die neue Verbindung München – Grafing – Rosenheim in Betrieb genommen werden, die die erheblich ungünstiger trassierte Maximiliansbahn über Holzkirchen angesichts des stark wachsenden Fernverkehrs (hauptsächlich über den Brenner) entlasten sollte. Zum anderen wurde die Linie München – Mühldorf – Simbach eröffnet, die in Simbach Anschluß an die österreichische Kaiserin-Elisabeth-Bahn Richtung Wien erhielt. Hauptzweck der Simbacher Linie war nämlich die Herstellung einer möglichst schnellen Verknüpfung von München und Wien bzw. Linz. Linz war gewissermaßen das Tor zu Südböhmen, und das Geschäft mit dem gewerbe- und rohstoffreichen Böhmen wollte die Staatsbahn nicht allein der privaten Ostbahn überlassen. (Mehr zur Ostbahn im nächsten Kapitel.)

Vom Münchner Centralbahnhof über München Süd bis zum neuen Münchner Ostbahnhof (nicht zu verwechseln mit dem damaligen Bahnhof der Ostbahn am Centralbahnhof) benutzten Rosenheimer und Simbacher Bahn gemeinsam die neue Doppelgleisstrasse. Diese zweigte neben den Holzkirchner Gleisen vor den Lokomotivschuppen aus dem Centralbahnhof ab und zog sich in einer großen Schleife wie ein Gürtel um den damaligen Südrand der Landeshauptstadt zum Ostbahnhof. Heute liegt die – damals auch so genannte – „Gürtelbahn“ inmitten des Häusermeers der Metropole. Ab Ostbahnhof wurde die Simbacher Bahn eingleisig weitergeführt in Richtung Osten, die Rosenheimer in südöstlicher Richtung.

Die Simbacher Route ist nach wie vor die kürzeste zwischen München und Wien. So war es auch kein Wunder, daß der legendäre „Orient-Expreß“ von seiner Einführung 1883 bis 1897 über Simbach dampfte. Dann aber nahm auch er den Weg über Rosen-

heim und Salzburg, weil die touristischen Attraktionen nun einmal an der längeren südlichen Route liegen. Aus eben diesem Grunde und natürlich auch deshalb, weil das von ihr durchquerte Terrain erheblich dünner besiedelt ist als das von der „Maxbahn“ über Rosenheim bzw. Salzburg erschlossene, wird die Simbacher Bahn heute vom Fernreiseverkehr gemieden.

Allerdings wird hier ein beachtlicher Regionalverkehr abgewickelt (jedenfalls bis Mühldorf). Und Planungen, zwecks Entlastung der Rosenheimer Strecken auch die alte Simbacher Bahn wieder für internationalen Fernverkehr herzurichten, liegen praktisch fertig in den Schubladen. Bis Markt Schwaben ist die nunmehrige Kursbuchstrecke 940 München – Mühldorf (– Simbach) bereits zweigleisig und elektrifiziert. Letzteres wiederum ist aber zurückzuführen auf die Vorbereitung für den S-Bahn-Verkehr bis Erding im Jahre 1970.

Zweigstrecke Markt Schwaben – Erding

Die Erdinger Zweiglinie ist als Vizinalbahn am 16. November 1872 eröffnet worden. Die 13,6 km lange Bahn folgt zunächst der Hauptstrecke und schwenkt dann in nördlicher Richtung auf Erding zu. Obwohl als Vizinalbahn eingestuft, ist die Linie Markt Schwaben – Erding nach den Normen für Hauptbahnen erbaut worden. Ihre Maximalsteigung beträgt 1:200 und der engste Kurvenradius 584 m. Grund für diese Maßnahmen war, daß man eine mögliche Verlängerung der Linie in Richtung Süden auf Kirchseeon (an der Strecke München – Grafing – Rosenheim), im Norden auf Landshut zu im Auge hatte. Damit wäre eine Süd-Nord-Bahn Rosenheim – Landshut entstanden, die besonders für einen Teil des Güterverkehrs von und zum Brenner den Weg durch München entbehrlich gemacht hätte.

Allerdings wurde parallel bereits die Linie Rosenheim – Mühldorf – Landau „angedacht“ und bald auch realisiert. Eine Verlängerung der „hauptbahnmäßigen“ Vizinalbahn Markt Schwaben – Erding fand weder nach Norden noch nach Süden statt. Das soll bald anders werden. Zur besseren Anbindung des Großflughafens Franz-Josef Strauß im Erdinger Moos nehmen die Pläne zur Verlängerung der S-Bahn über Erding hinaus inzwischen Gestalt an.

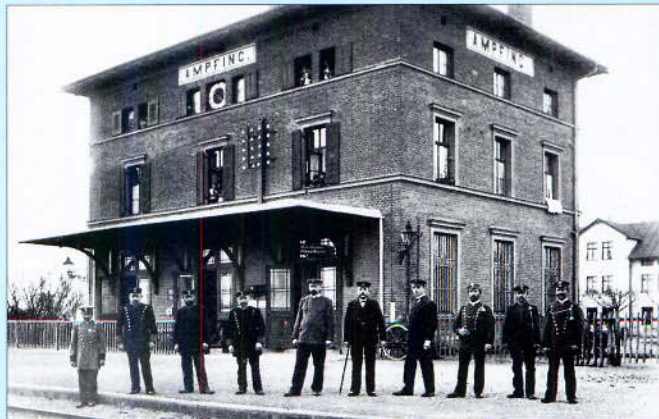




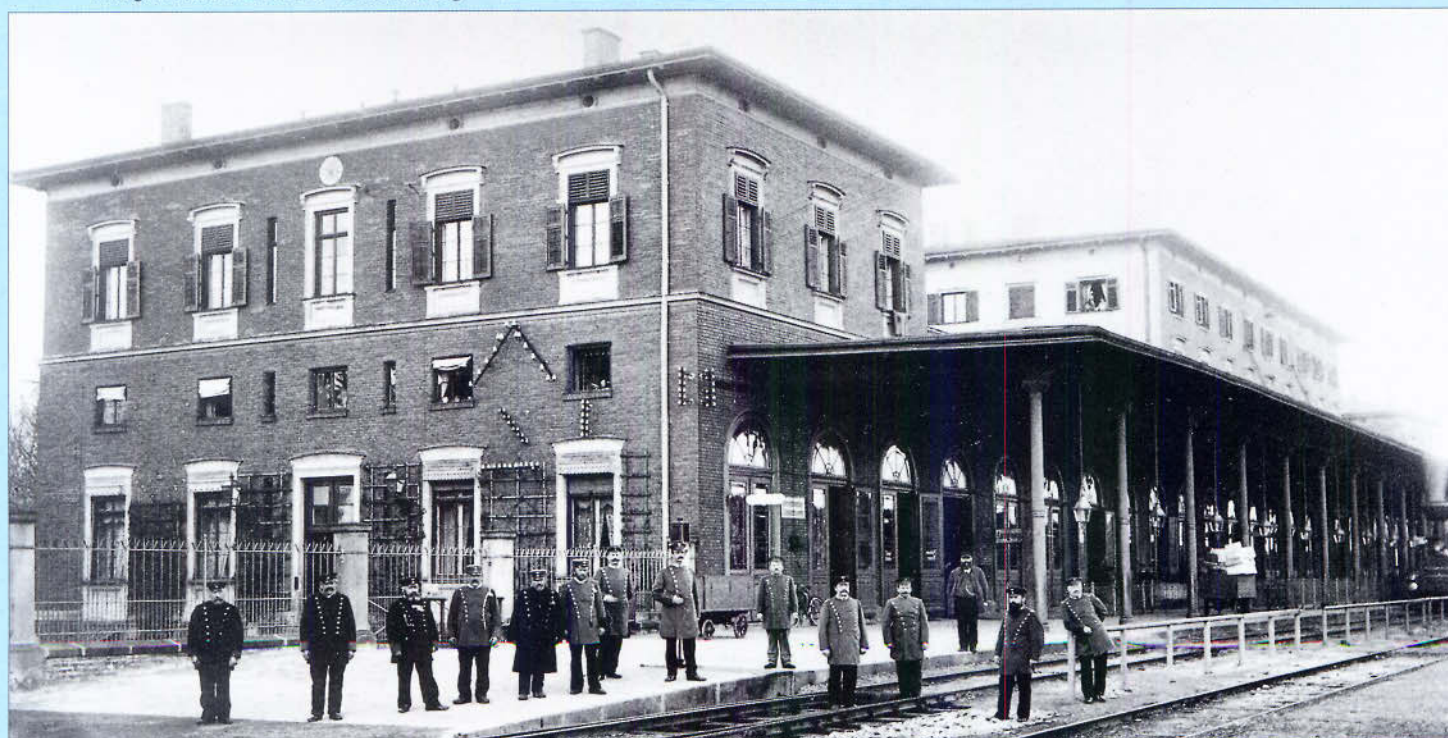
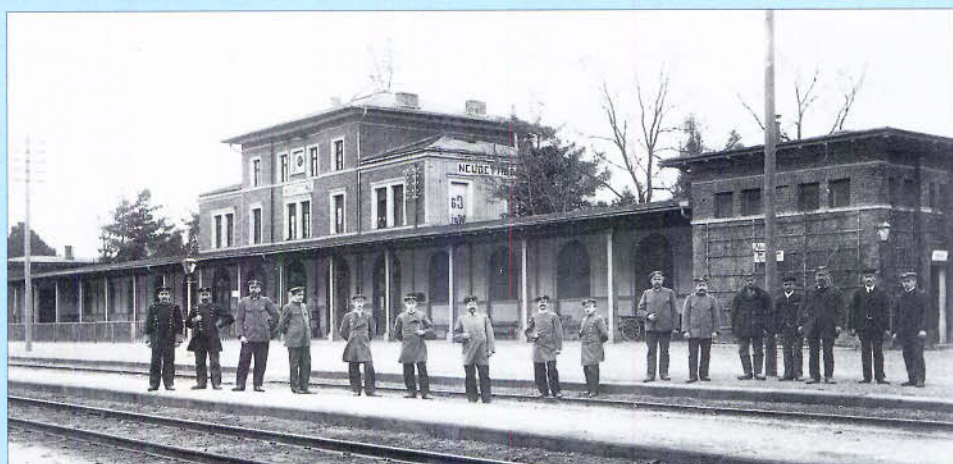
Bild 88: In Mühldorf kreuzen sich die Hauptstrecken Rosenheim – Plattling und München – Simbach. Entsprechend groß fiel das Stationsgebäude aus.

Bild 89 (rechts): Die ausgedehnten Flügelbauten Neuöttings waren wahrscheinlich für die Altöttinger Wallfahrer – darunter auch „Allerhöchste Herrschaften“ – gedacht.

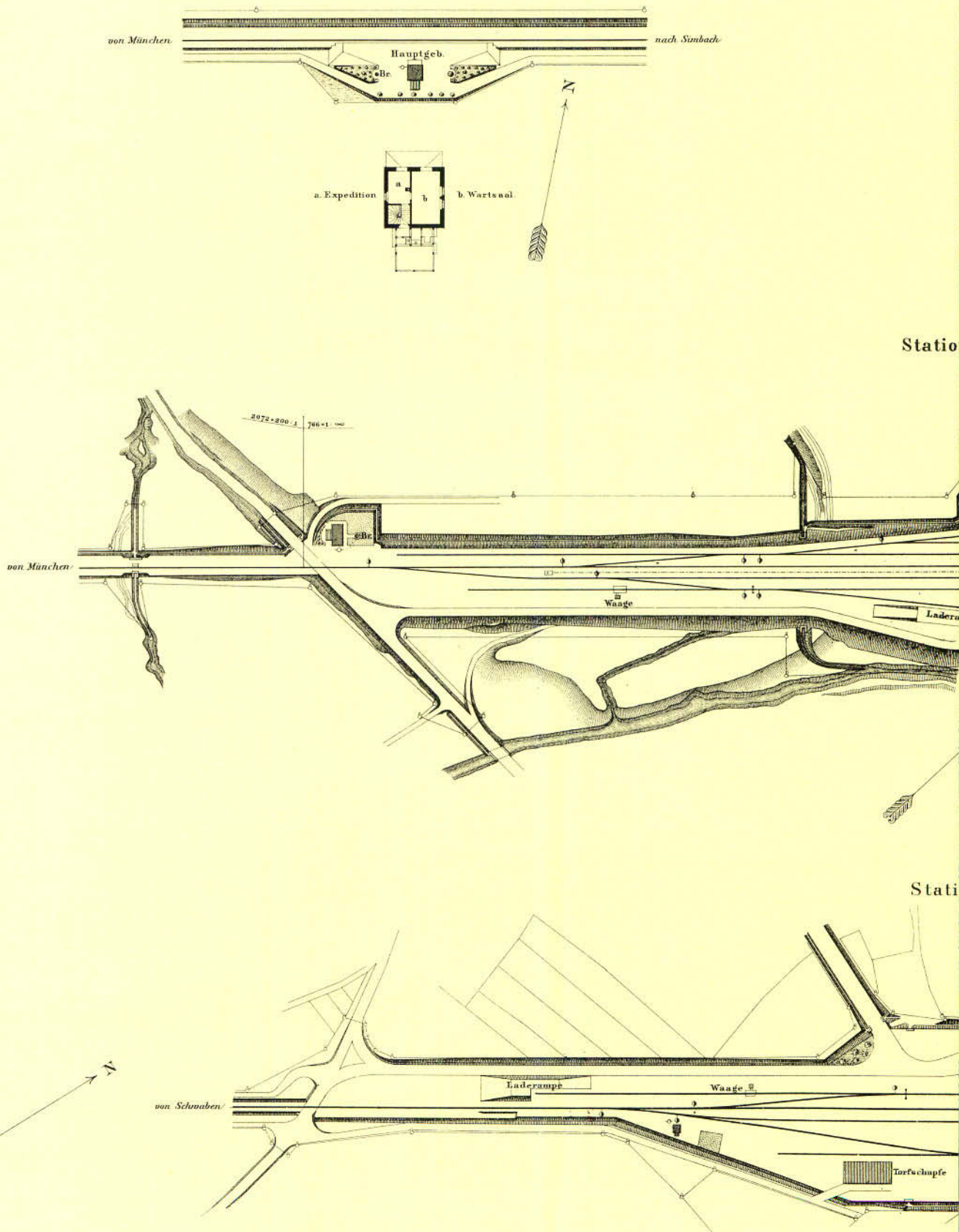
Bild 86 (linke Seite unten links): Endstation der Zweigstrecke Markt Schwaben – Erding um 1900. Heute endet hier die S-Bahn.

Bild 87 (linke Seite unten rechts): Im Stationsgebäude von Ampfing sind die Wohnungen der unteren Dienstgrade nicht im Zwischengeschoss, sondern ganz oben zu finden. Interessant ist auch die Anbringung der Bahnhofsuhr.

Bild 90: Als Grenzstation zu Österreich erhielt Simbach natürlich besonders große Bahnhofsanlagen. **Abb. 85 bis 90:** VM Nürnberg



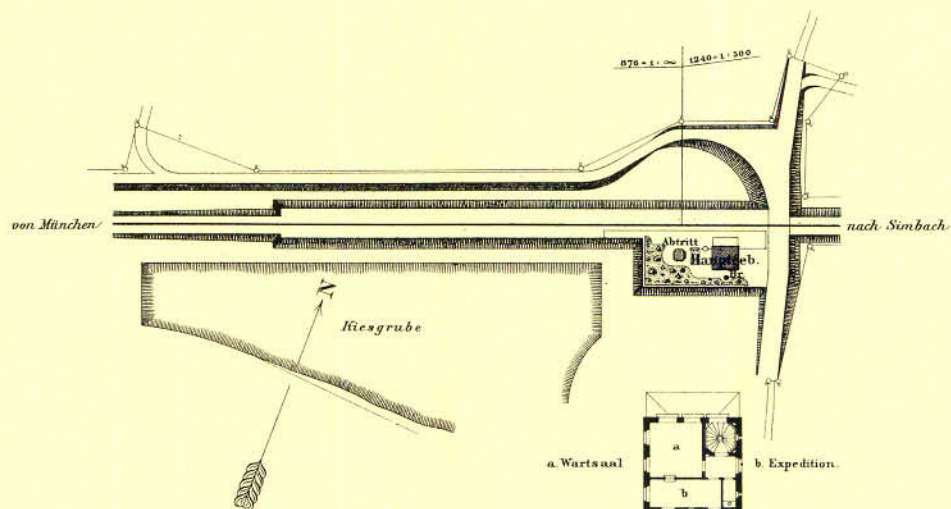
Haltstelle Riem.



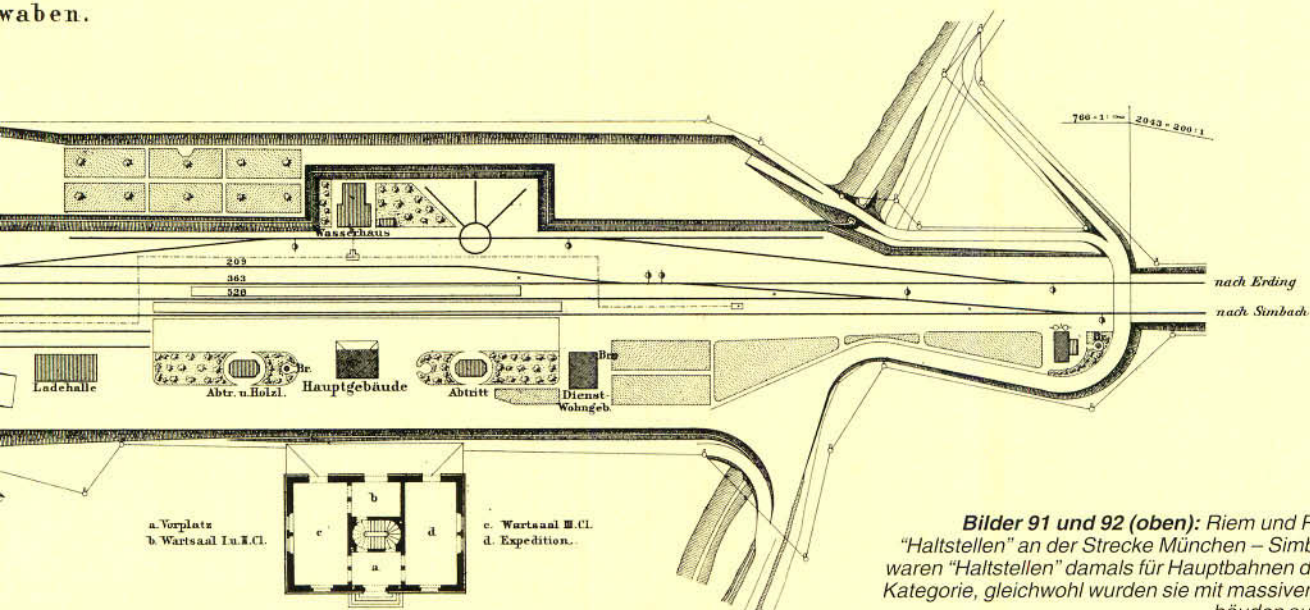
Station

Stati

Haltstelle Poing



Swaben.

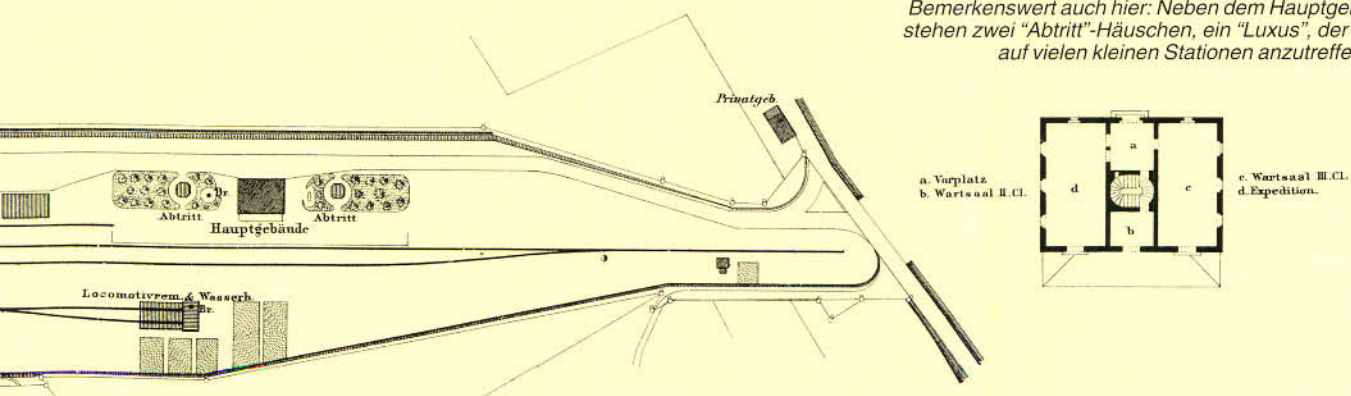


Bilder 91 und 92 (oben): Riem und Poing, zwei "Haltstellen" an der Strecke München – Simbach. Zwar waren "Haltstellen" damals für Hauptbahnen die unterste Kategorie, gleichwohl wurden sie mit massiven Hauptgebäuden ausgestattet.

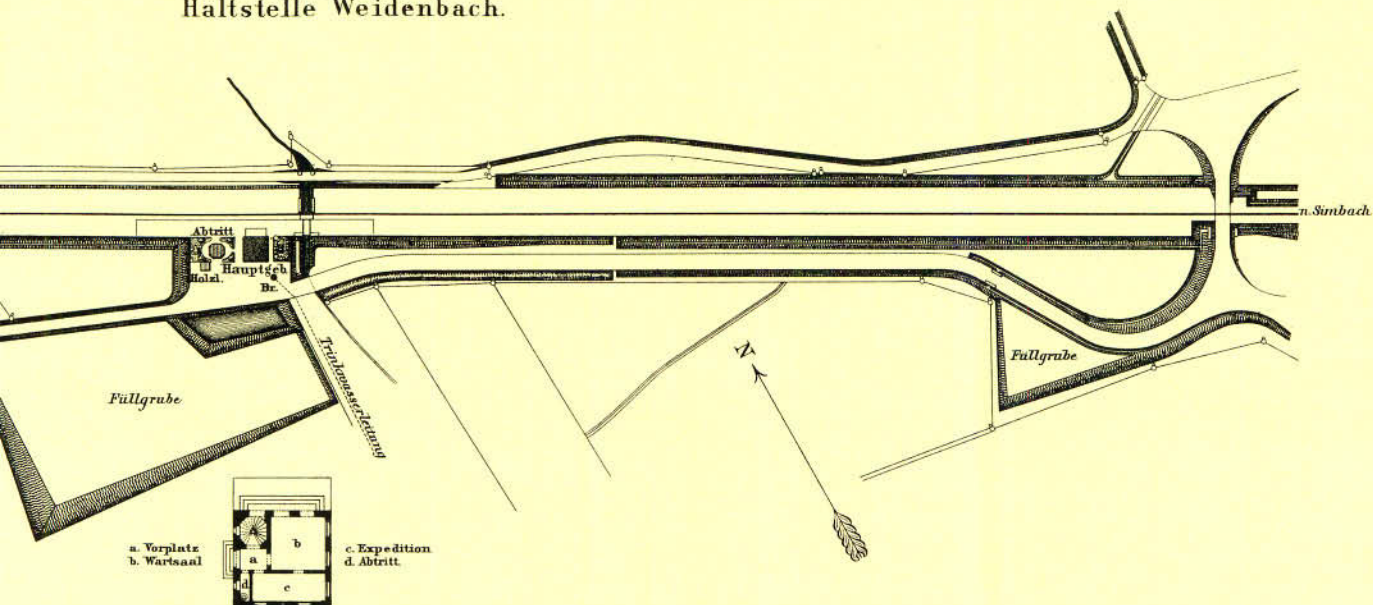
Bild 93 (Mitte): In der Station Schwaben (heute: Markt Schwaben) zweigt die 1872 eröffnete Vizinalbahn nach Erding von der München-Simbacher Bahn ab. Von München bis Schwaben ist die Hauptbahn heute zweigleisig und elektrifiziert.

Bild 94 (unten): In Erding, wo heute die S-Bahn endet, ging es um 1880 noch erheblich beschaulicher zu. Bemerkenswert auch hier: Neben dem Hauptgebäude stehen zwei "Abtritt"-Häuschen, ein "Luxus", der selbst auf vielen kleinen Stationen anzutreffen war.

ling.

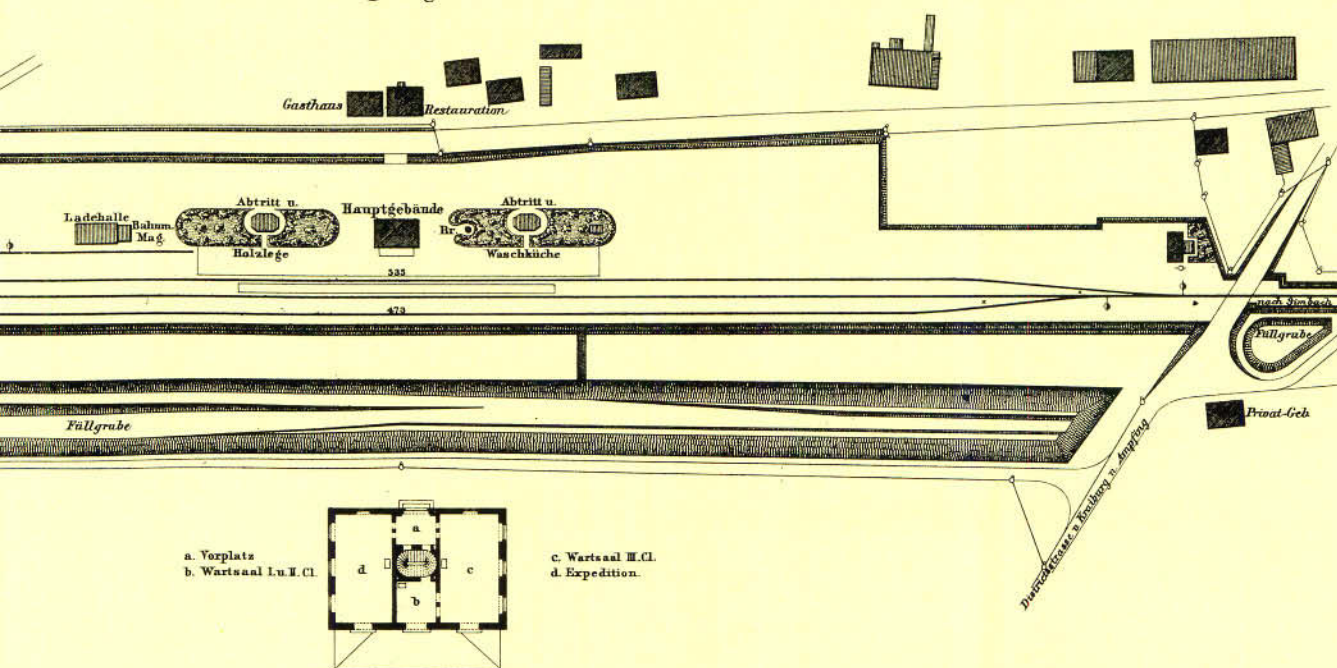


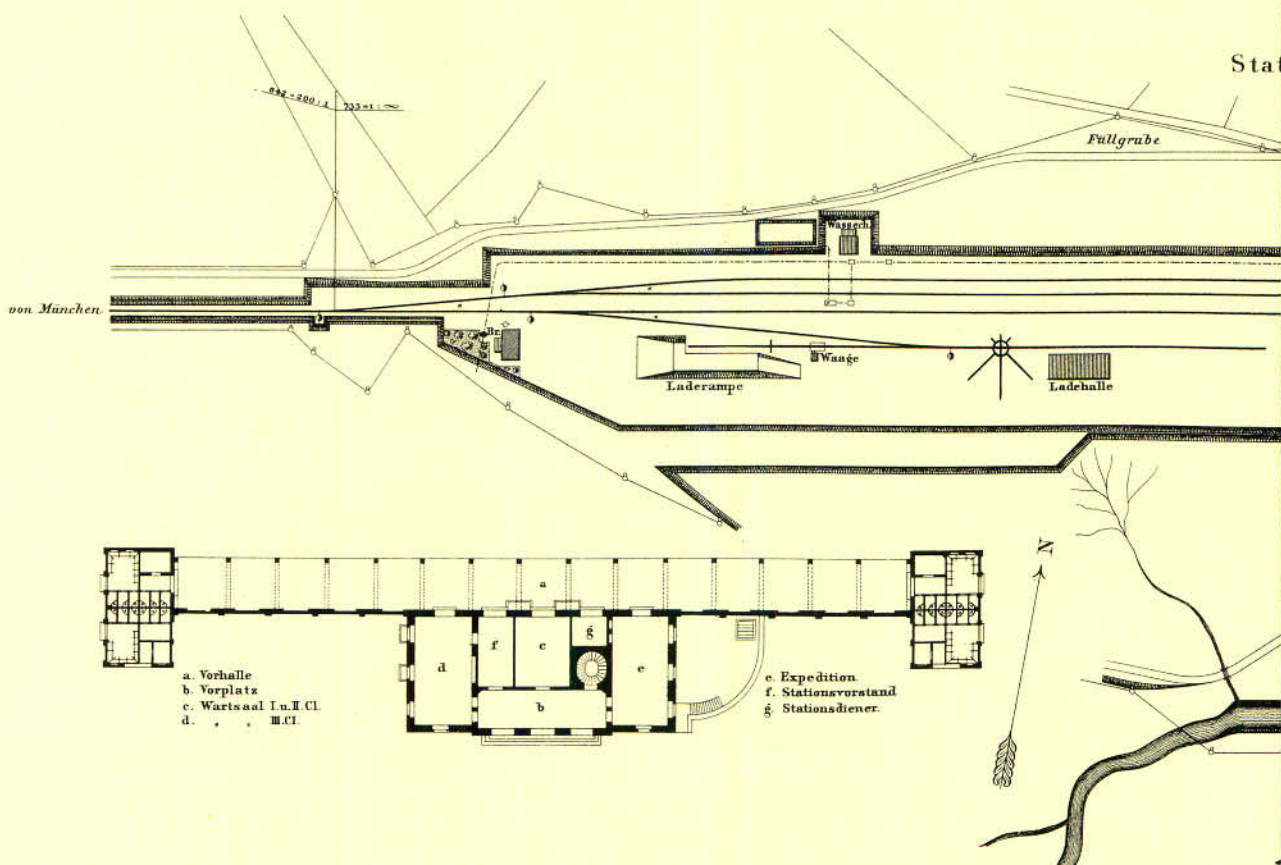
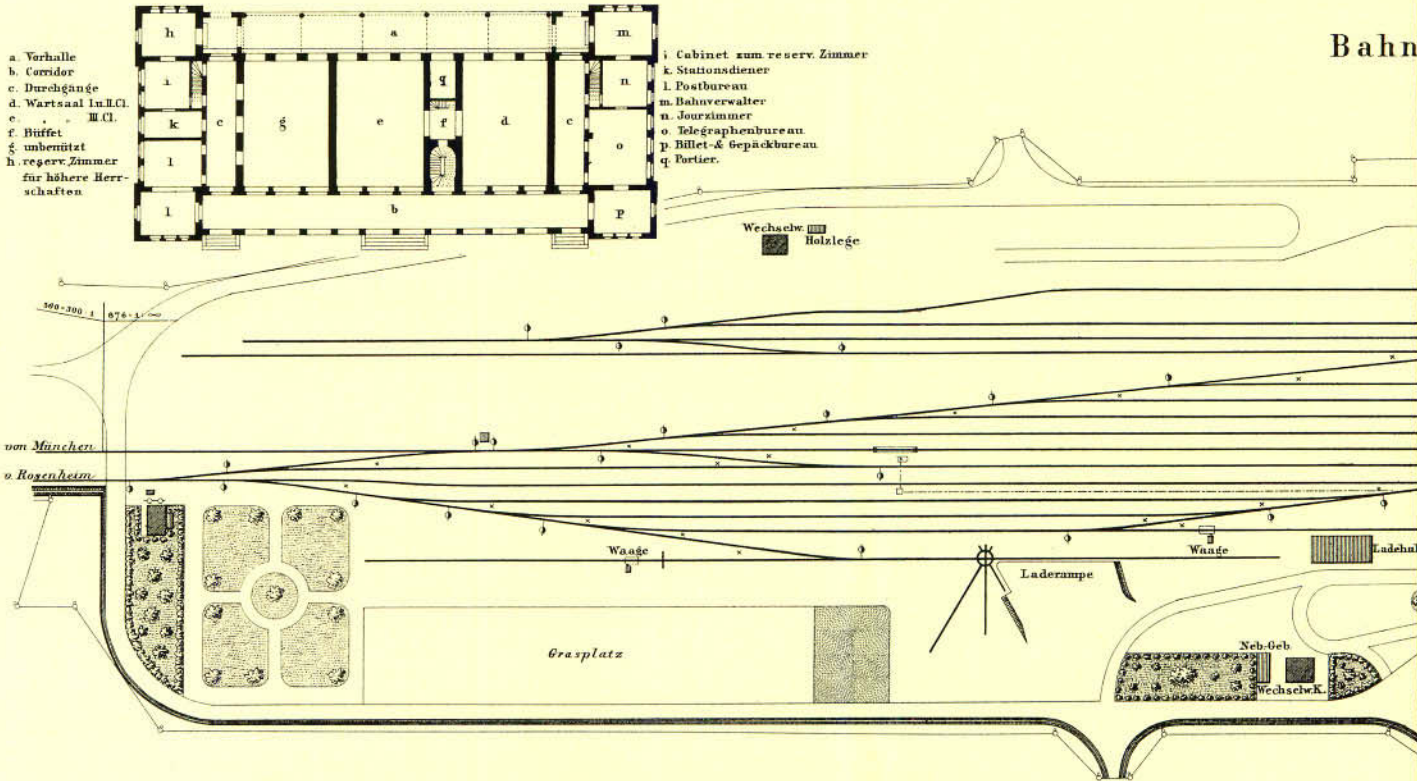
Haltstelle Weidenbach.



Bilder 95 (links), 96 (oben) und 97 (unten): Schwindegg, Weidenbach und Ampfing sind drei kleine Stationen der Hauptbahn München – Simbach, die auf keinerlei betriebliche oder technische Besonderheiten schließen lassen. Alle drei werden auch heute noch bedient, wobei jedoch in Weidenbach nur einige der Eilzüge halten. Die Vielzahl der "Füllgruben" dürfte ein Hinweis darauf sein, daß das zur Aufschüttung der Bahnhöfe und Trassen benötigte Material praktisch gleich nebenan ausgehoben werden mußte und nicht von anderswo an der Strecke zu grabenden Einschnitten übernommen werden konnte.

Station Ampfing.





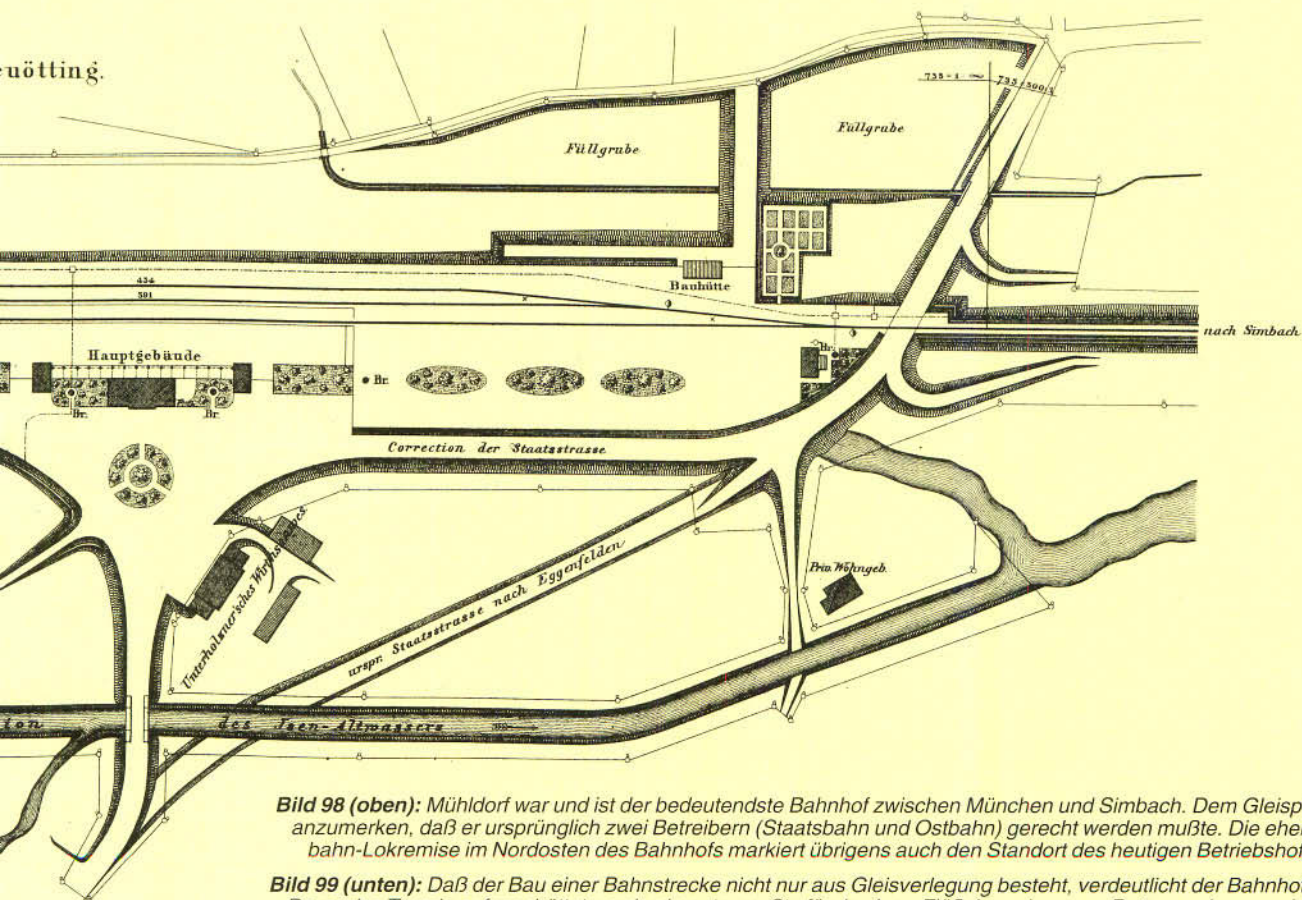
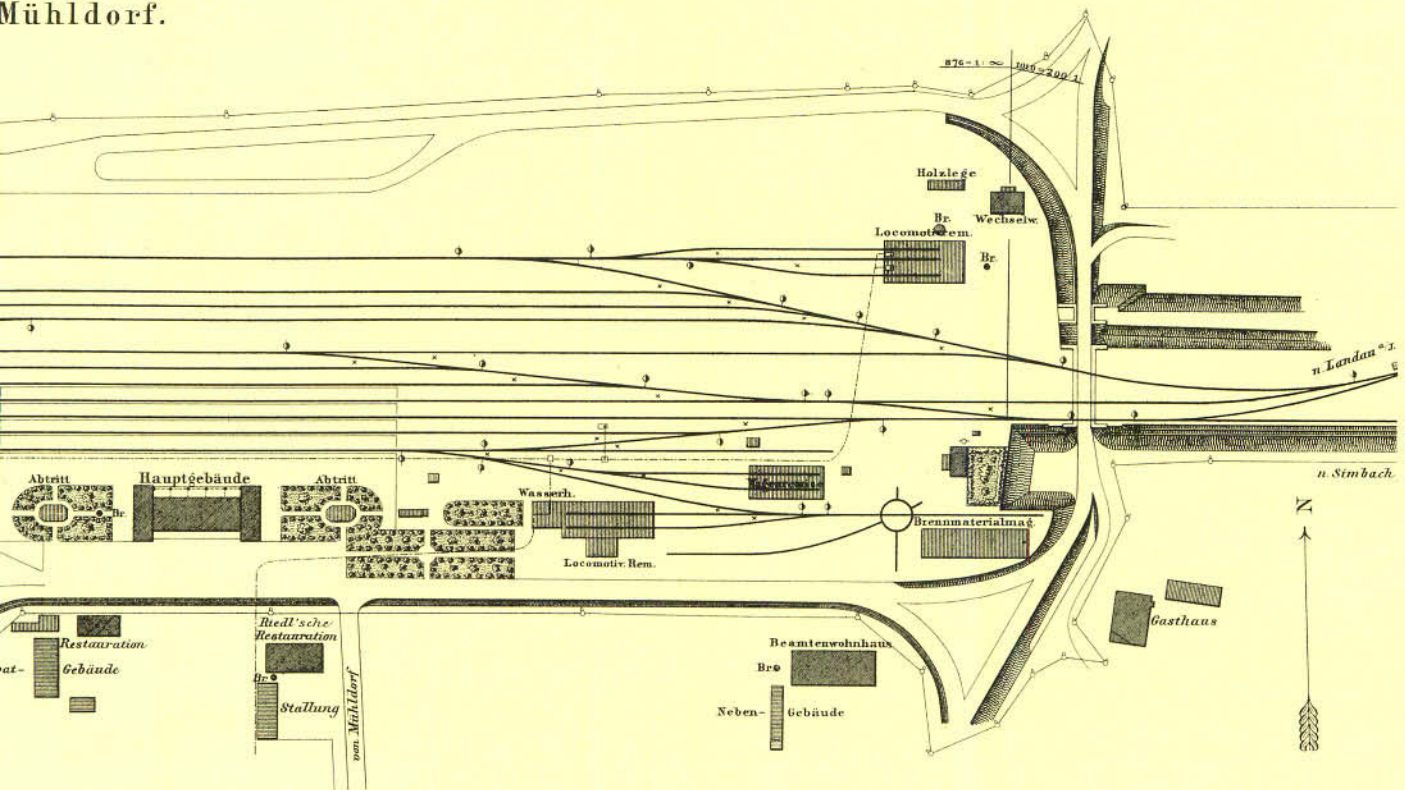
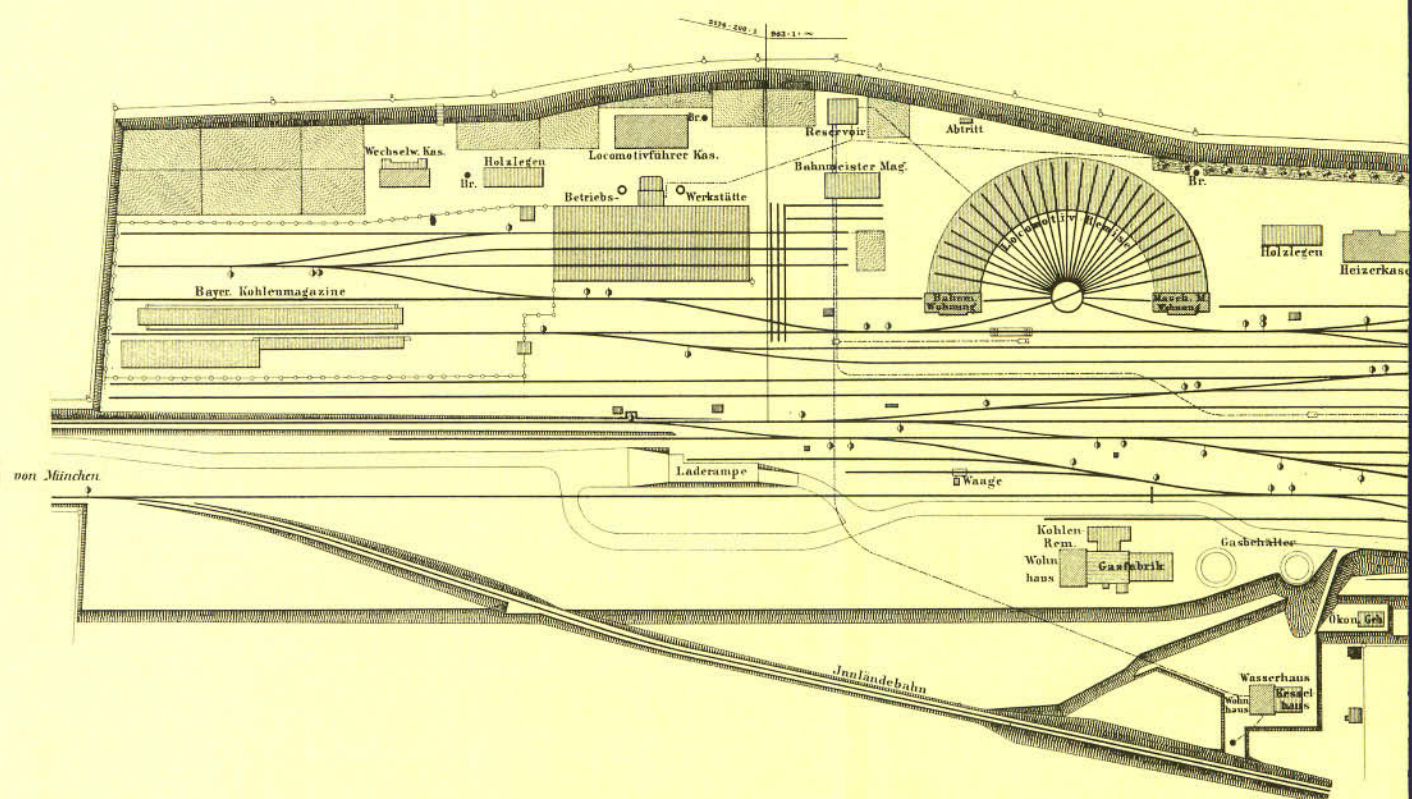
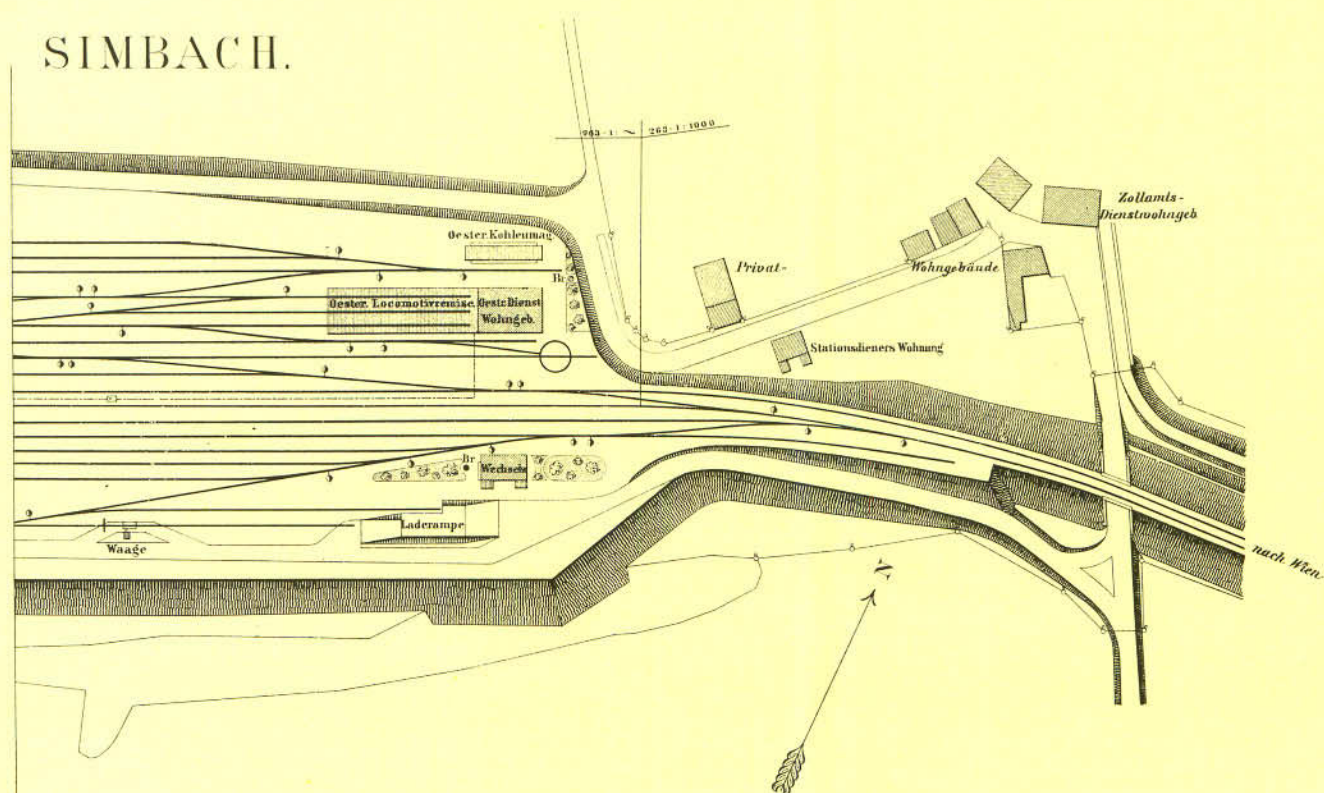


Bild 98 (oben): Mühdorf war und ist der bedeutendste Bahnhof zwischen München und Simbach. Dem Gleisplan ist noch anzumerken, daß er ursprünglich zwei Betreibern (Staatsbahn und Ostbahn) gerecht werden mußte. Die ehemalige Ostbahn-Lokremise im Nordosten des Bahnhofs markiert übrigens auch den Standort des heutigen Betriebszugs Mühdorf.

Bild 99 (unten): Daß der Bau einer Bahnstrecke nicht nur aus Gleisverlegung besteht, verdeutlicht der Bahnhof Neuötting: Bevor das Terrain aufgeschüttet werden konnte, mußte für das Isen-Flüßchen ein neues Bett gegraben werden; auch die Staatsstraße nach Eggenfelden wurde verlegt. Der Ort Neuötting liegt 2 km weiter südlich auf der anderen Innseite.



SIMBACH.



BAHNHOF

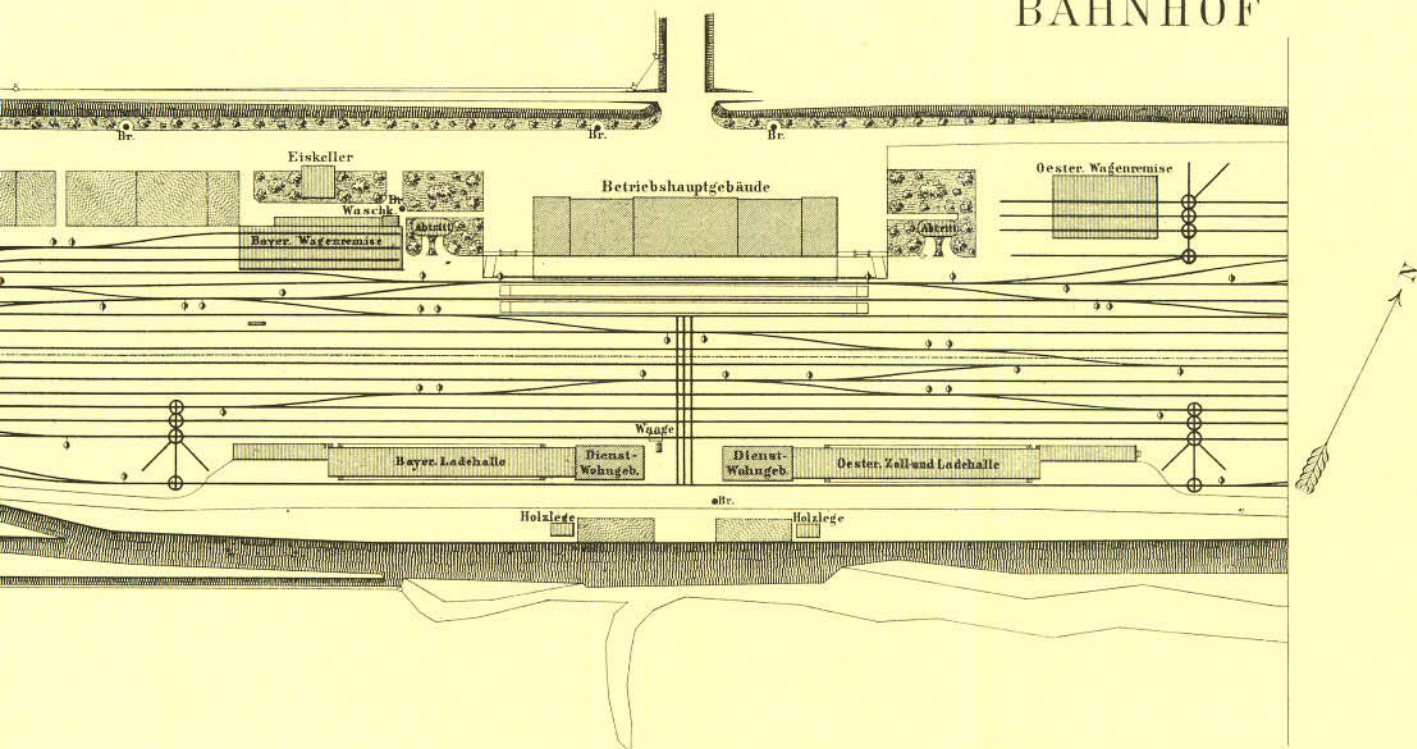


Bild 100: So sah der Bahnhof Simbach aus, als 1883 erstmals der Orient-Express hier zur Grenzübergangsstation machte. Wer möchte da nicht auf dem Fußgängersteig am Hauptgebäude stehen und dem Geschehen auf den Gleisen zuschauen? Und was es da nicht alles für Gebäude zu entdecken gibt, vom Eiskeller über die Heizerkaserne bis zur Gasfabrik! Bemerkenswert ist sicherlich auch, daß die Bayerischen Staatseisenbahnen für große Lokremisen inzwischen offenbar Ringschuppen favorisierten (siehe auch Bahnhöfe Augsburg oder Crailsheim).

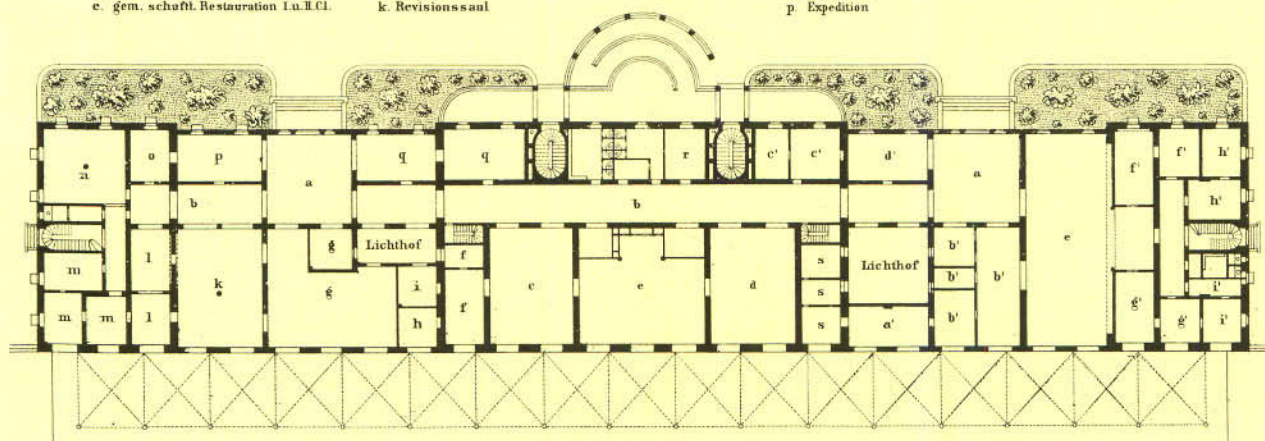
Bayerischer Theil.

- a. Vestibule
- b. Corridor
- c. Wartsaal I u. II CL
- d. " III CL u. Restauration
- e. gem. schaftl. Restauration I u. II CL

- f. Königssalon
- g. Postlocal
- h. Stationsdiener
- i. Wagenschieber
- k. Revisionsaal

- l. Zolllocal
- m. Inspection
- n. Telegraphen-Bureau
- o. Jourzimmer
- p. Expedition

- q. Bureau des Betriebsingenieurs
- r. Zimmer d. Restaurateurs
- s. Stations- u. Wagenmeister



Oesterreichischer Theil.

- a. Telegraphen-Bureau
- b. Stationsdienst-Local
- c. Polizei-Bureau
- d. Expedition
- e. Revisionsaal

- f. Zolllocal
- g. Stationsvorstand
- h. Ueberrachungs-Local
- i. Bureau d. Ingenieurs

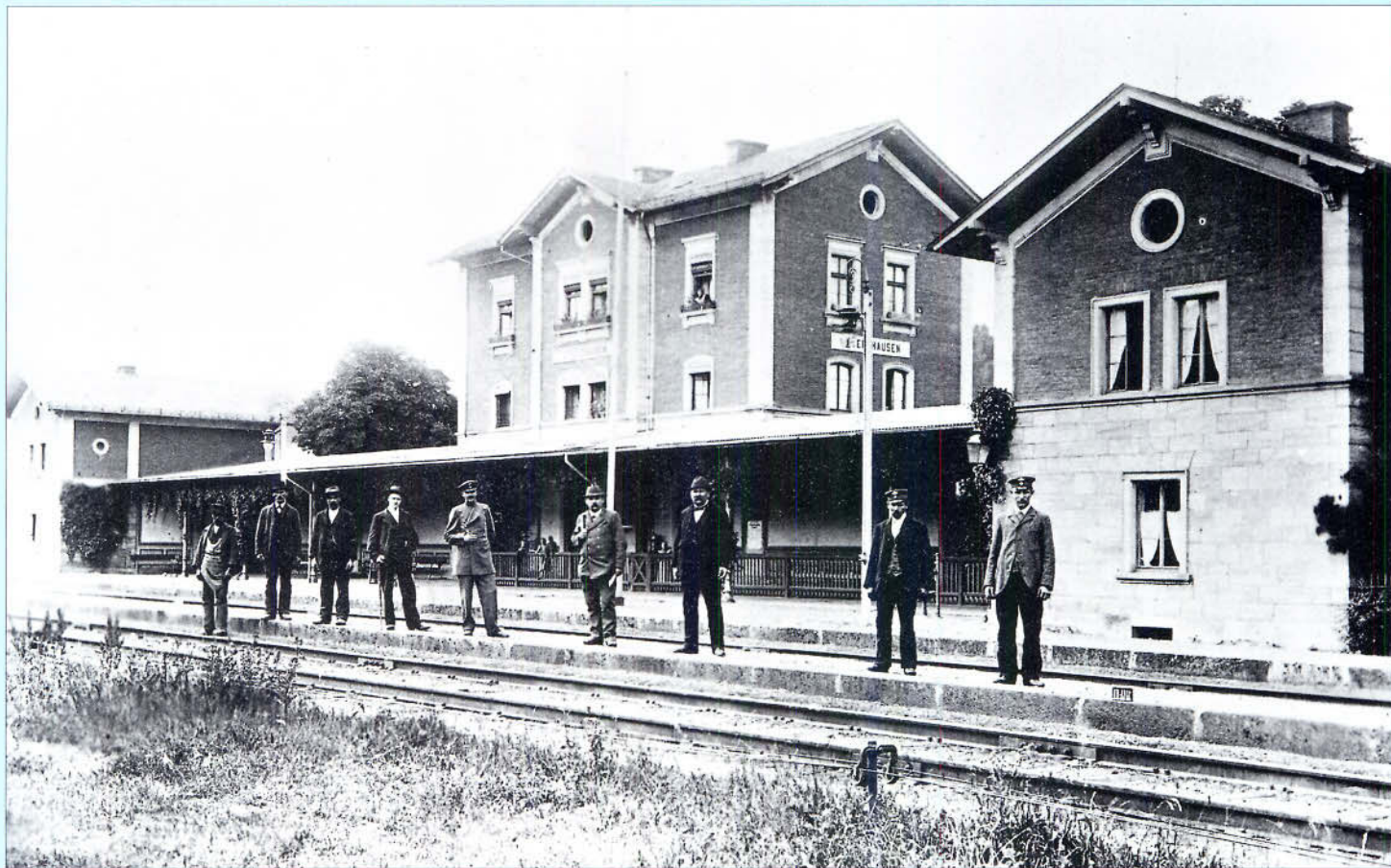


Bild 101: In Etterzhausen (Strecke Nürnberg – Regensburg) wurden Haupt- und Nebengebäude durch eine geräumige Überdachung elegant verknüpft.

Nürnberg – Neumarkt/Opf. – Regensburg mit der Zweigstrecke Feucht – Altdorf

Nun also zur bereits mehrfach erwähnten Ostbahn. Diese private Eisenbahngesellschaft verknüpfte zwei an sich voneinander unabhängige Interessenlagen: Sie trug dem in den 1850er Jahren wieder auflebenden Interesse an privater Initiative im Eisenbahnbau Rechnung, und sie übernahm die Aufgabe, die bislang vom Eisenbahnnetz praktisch noch unberührten Regionen Ober-

pfalz und Niederbayern zu erschließen. Die erste Strecke der Ostbahn war die Verbindung Nürnberg – Amberg – Regensburg – Passau (– Österreich) gewesen. Diese war noch von der Königlichen Eisenbahnbau-Kommission (für die Staatsbahnen also) projektiert worden und erinnerte hinsichtlich der Konzeption ihrer Streckenführung an die Ludwigs-Süd-Nord-Bahn. Nicht auf eine

möglichst kurze und schnelle Verbindung kam es den Trassierern an, sondern auf die Verknüpfung möglichst vieler regional bedeutender Orte. Dazu zählten nicht zuletzt die Hütten- und Bergwerke um Sulzbach-Rosenberg, Amberg, Haidhof oder Burglengenfeld, für die in der Tat ein Bahnan-schluß lebensnotwendig geworden war.

Ende 1859 war die Ostbahn-Stammstrecke Nürnberg – Amberg – Regensburg fertiggestellt. Es dauert nur wenige Jahre, bis die Erfordernisse des internationalen Fernverkehrs nach einer neuen Verbindung zwischen Nürnberg und Regensburg sowie nach einigen Korrekturen am – aus heutiger Sicht – ebenfalls recht unglücklich trassierten Abschnitt Regensburg – Passau verlangten. Die "Königlich privilegierte Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen" (so der korrekte Titel des Unternehmens) kam dem sehr bald nach. Bis zum Sommer 1873 war die Verbindung Nürnberg – Passau begradigt. Kernstück der Verbesserungen war der Bau einer komplett neuen Strecke von Nürnberg über Neumarkt in der Oberpfalz nach Regensburg. Diese 101 km lange Verbindung (die alte über Amberg mißt 136 km) wurde in drei Etappen eröffnet: Nürnberg – Neumarkt am 1. Dezember 1871, Neumarkt – Seubersdorf am 15. Mai 1873 und das Endstück Seubersdorf – Regensburg, dessen Bau wegen Hangrüt-





Bild 103: Neumarkt in der Oberpfalz war und ist die bedeutendste Zwischenstation der Magistrale Nürnberg – Regensburg. Auch an den Ausmaßen des Stationsgebäudes läßt sich das ablesen.

Bild 104 (rechts): Fototermin in Beratzhausen. Der nicht uniformierte Mann ganz rechts ist offensichtlich für die Post zuständig.

Bild 102 (linke Seite unten): In Dutzendteich bei Nürnberg baute die Ostbahn ein Stationsgebäude aus Natursteinquadern. Die große Zahl der Bediensteten war nötig, weil die Verbindungsbahn Richtung Hersbruck (1900) und der Anschluß an den Rangierbahnhof (1898) hier abzweigten.

sungen besonders große Probleme bereitet hatte, am 1. Juli 1873. Die neue Ostbahn-Magistrale gehörte mit Baukosten von etwa 320 000 Mark pro Kilometer wegen ihrer vielen Brücken und Einschnitte zu den aufwendigsten Strecken Bayerns und war pro Kilometer etwa doppelt so teuer wie die alte Amberger Route.

Im Gegensatz zu dieser hatte sie jedoch keinen nennenswerten Eigenverkehr aufzuweisen, da sie dünn besiedelte und gewerbearme Landstriche durchquert. Auch an der kleinen Zahl der von ihr ausgehenden Nebenstrecken läßt sich das ablesen: 1878 wurde die Vizinalbahn Feucht – Altdorf eröffnet; hier fährt heute die Nürnberger S-Bahn. 1888 ging die Verbindung Neumarkt – Beilngries (mit dem Zweig Greußenbach – Freystadt) in Betrieb; hier wurde 1987 der Personenverkehr eingestellt und die Strecke anschließend größtenteils abgebaut. Schließlich darf auch die Lokalbahn Burghann – Allersberg nicht vergessen werden, die schon 1973 stillgelegt wurde. Bis heute ist Nürnberg – Neumarkt – Regensburg in erster Linie eine dem internationalen Fernverkehr dienende Verbindung mit stetig wachsendem Verkehrsaufkommen geblieben. Dem trug auch die Deutsche Bundesbahn Rechnung, als sie die Strecke 1950 als eine der ersten nach dem Zweiten Weltkrieg elektrifizierte.

Bild 105 (unten): Recht elegant wirkt der Bahnhof Feucht. Die hier seit 1878 abzweigende Vizinalbahn nach Altdorf ist heute ins Nürnberger S-Bahn-System integriert. Abb. 101 bis 105: VM Nürnberg



Station Dutzendteich.

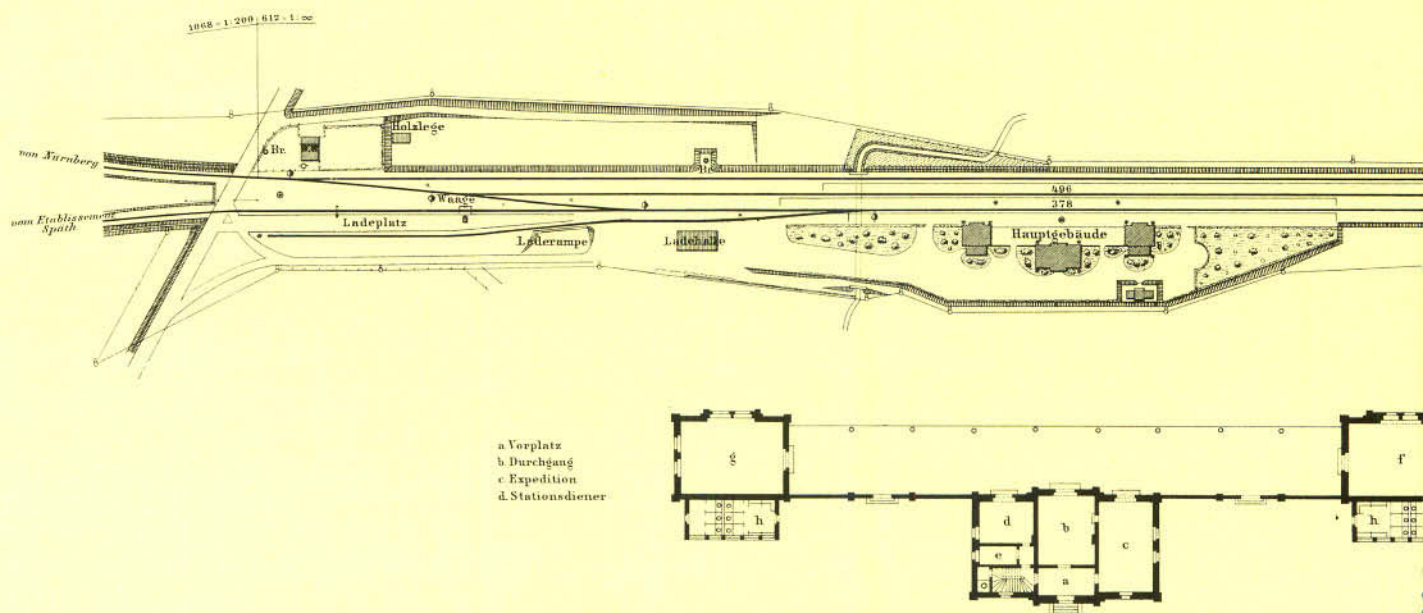
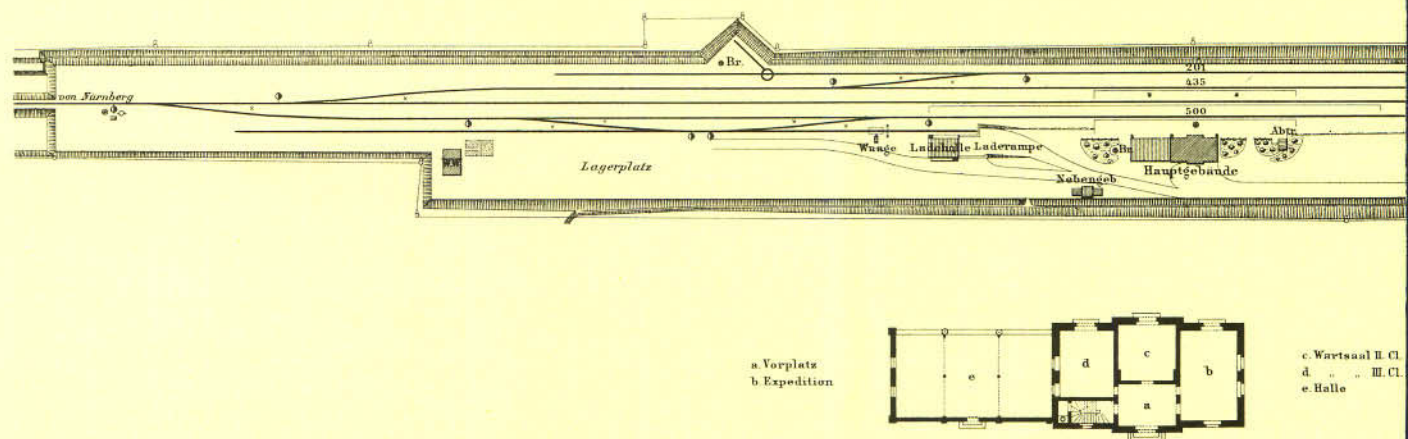
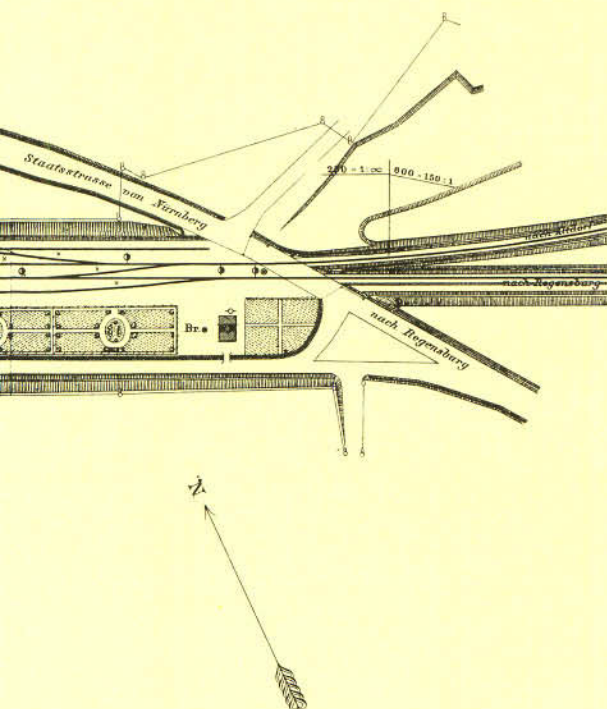
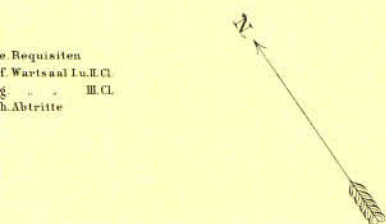


Bild 106 (oben): Um 1880 zweigte in Dutzendteich von der Ostbahn-Magistrale nur das Anschlußgleis zur Firma Späth ab. 1898 wurde mit dem Anschluß an den Nürnberger Rangierbahnhof, 1900 schließlich mit der Verbindung Richtung Hersbruck die Station Dutzendteich erheblich aufgewertet und erweitert.

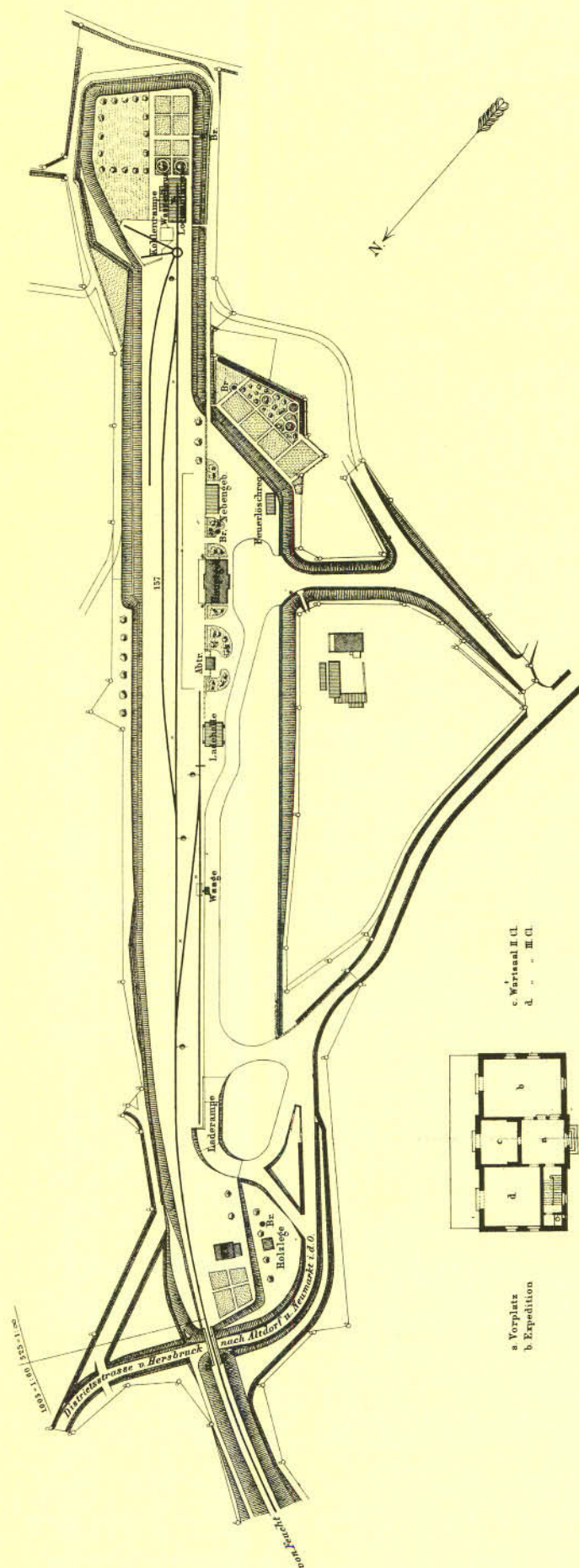
Bilder 107 (unten) und 108 (rechts): Einiges verändert hat sich inzwischen auch in Feucht. Die ehemalige Ostbahn-Magistrale ist heute zweigleisig und elektrifiziert, auf einem dritten Gleis führt aus Nürnberg die S-Bahn in den Bahnhof Feucht. In Altdorf dagegen, der Endstation der S-Bahn, ist der Gleisplan noch magerer geworden. Andere Züge als die mit Elloks der Baureihe 143 bespannten S-Bahn-Garnituren bekommt man hier nicht mehr zu sehen, denn jüngst ist zwischen Feucht und Altdorf der Güterverkehr eingestellt worden.

Station Feucht.

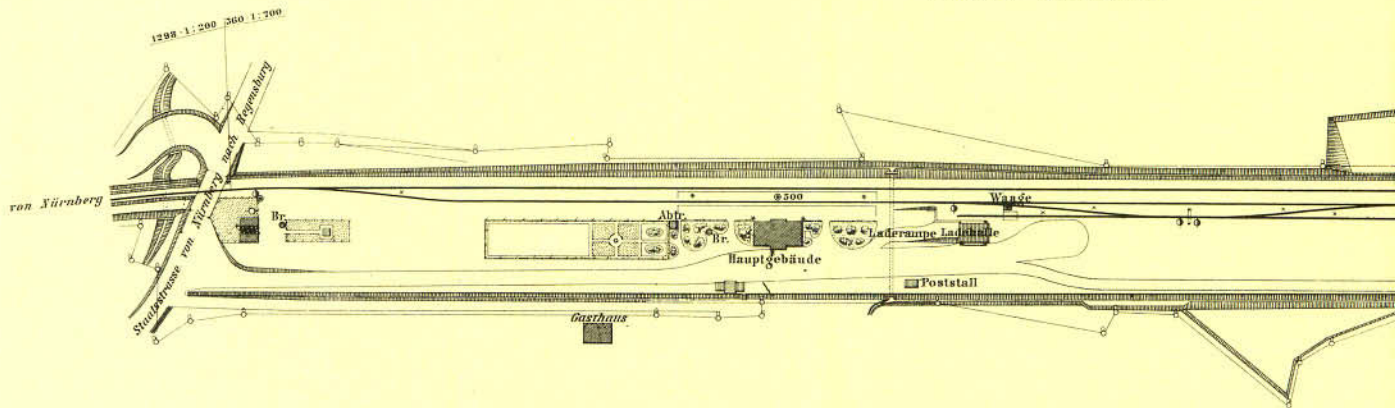




Station Altdorf.

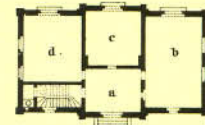


Station Postbauer.



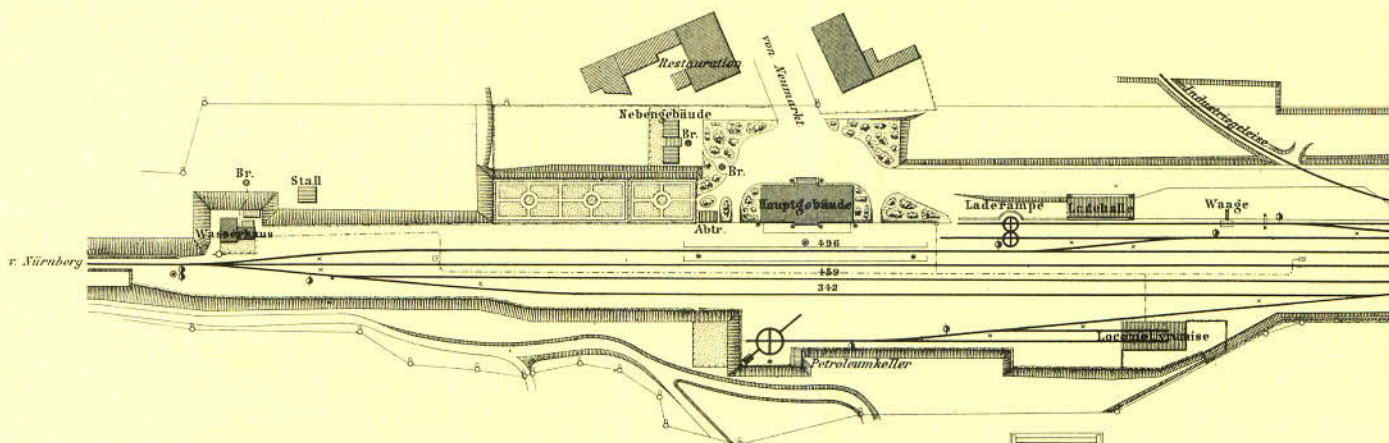
N. ←

- a. Vorplatz
- b. Expedition

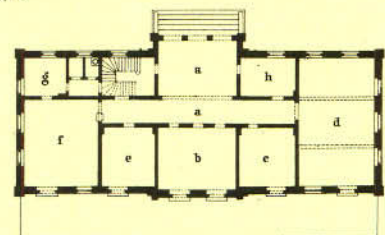


- c. Wartsaal I u. II Cl.
- d. " " III "

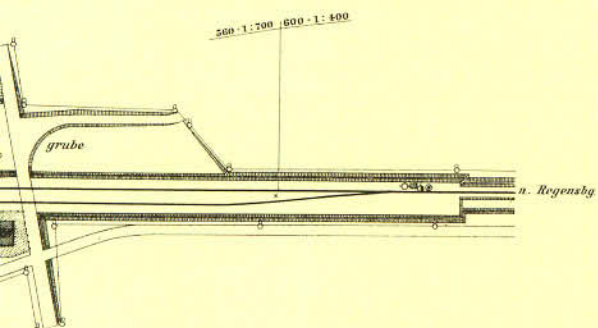
Station Neumarkt i.d.O.



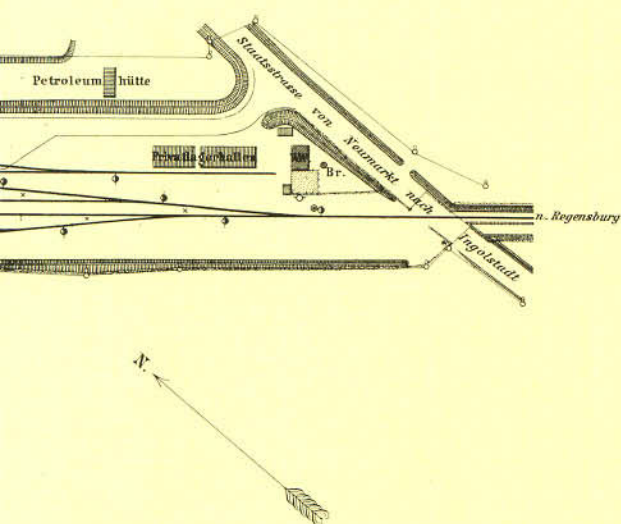
- a. Vorplatz
- b. Postbureau
- c. Wartsaal I u. II Cl.
- d. " " III "



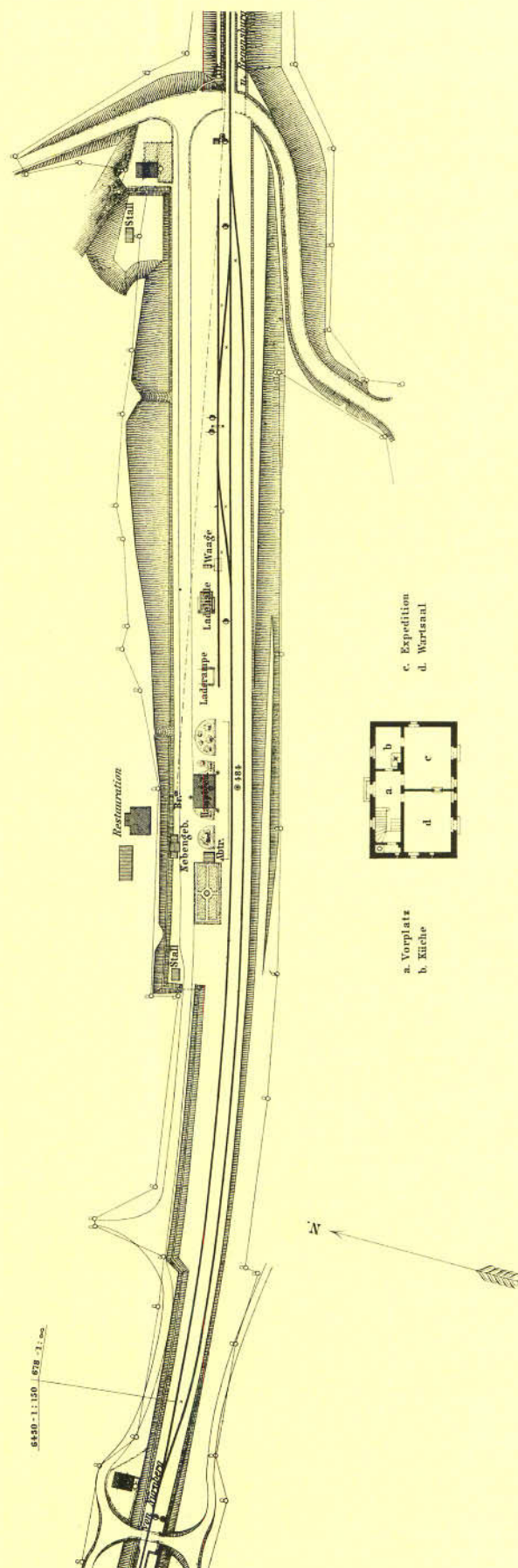
- e. Gepäckklo
- f. Expedition
- g. Vorstands
- h. Portier



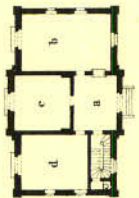
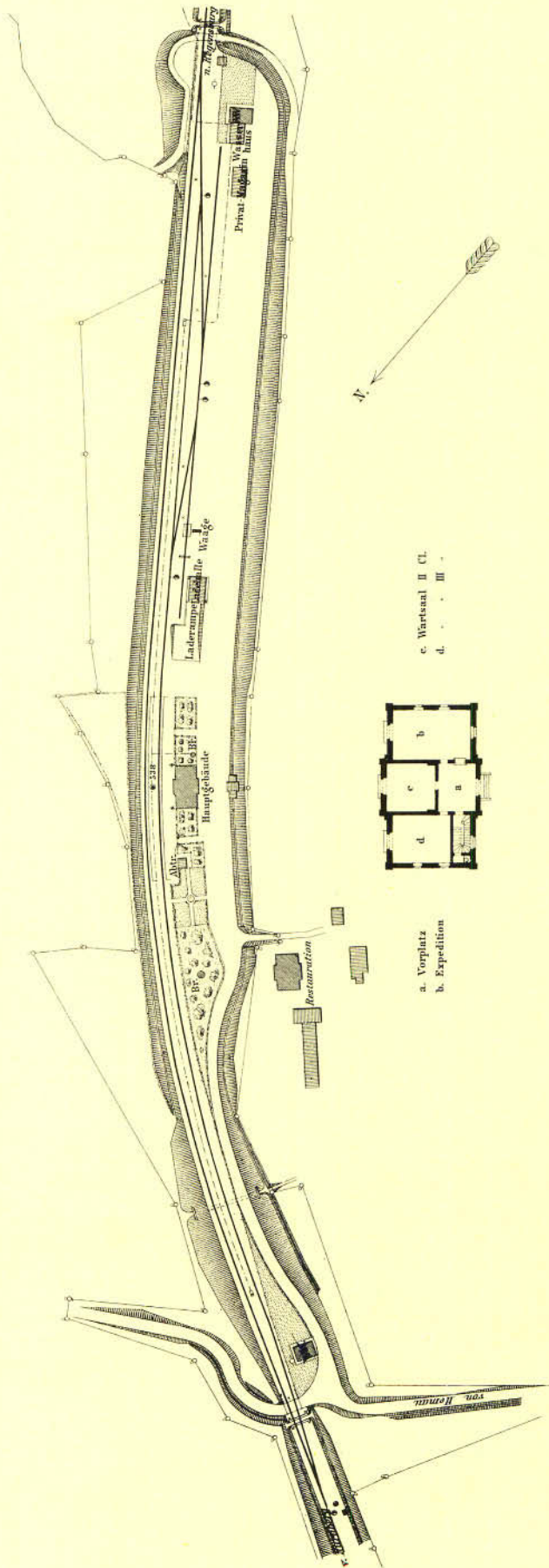
Bilder 109 (oben), 110 (unten) und 111 (rechts): Als kleine Hauptbahnstationen in "Grundausstattung" präsentieren sich hier Postbauer und Deining. Die Gleispläne sind praktisch gleich. Mehr zu entdecken gibt es da schon in Neumarkt, der größten Zwischenstation der Magistrale Nürnberg – Regensburg. Die kleine Lokomotivremise läßt darauf schließen, daß zur Bedienung der Anschlüsse und für Rangierfahrten hier Loks bereitgehalten werden mußten. Mit Eröffnung der Lokalbahn in Richtung Beilngries 1888 fielen Neumarkt weitere Aufgaben zu.



Station Deining.

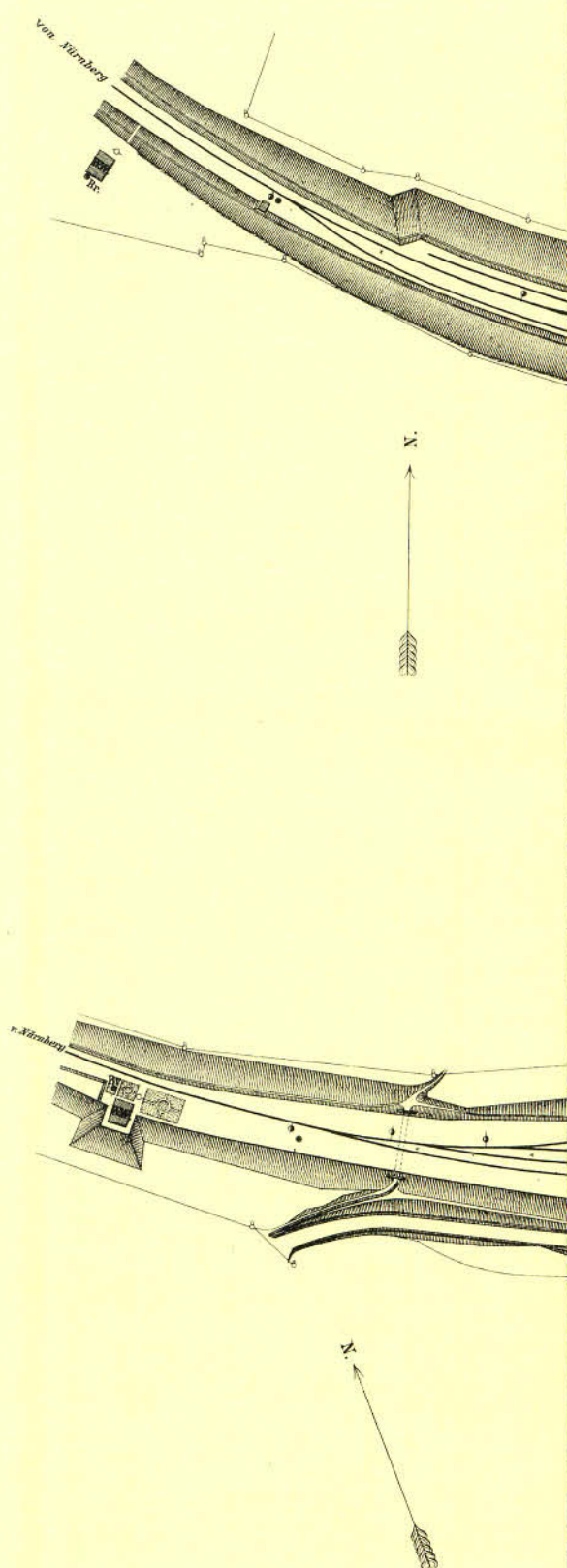


Station Beratzhausen.

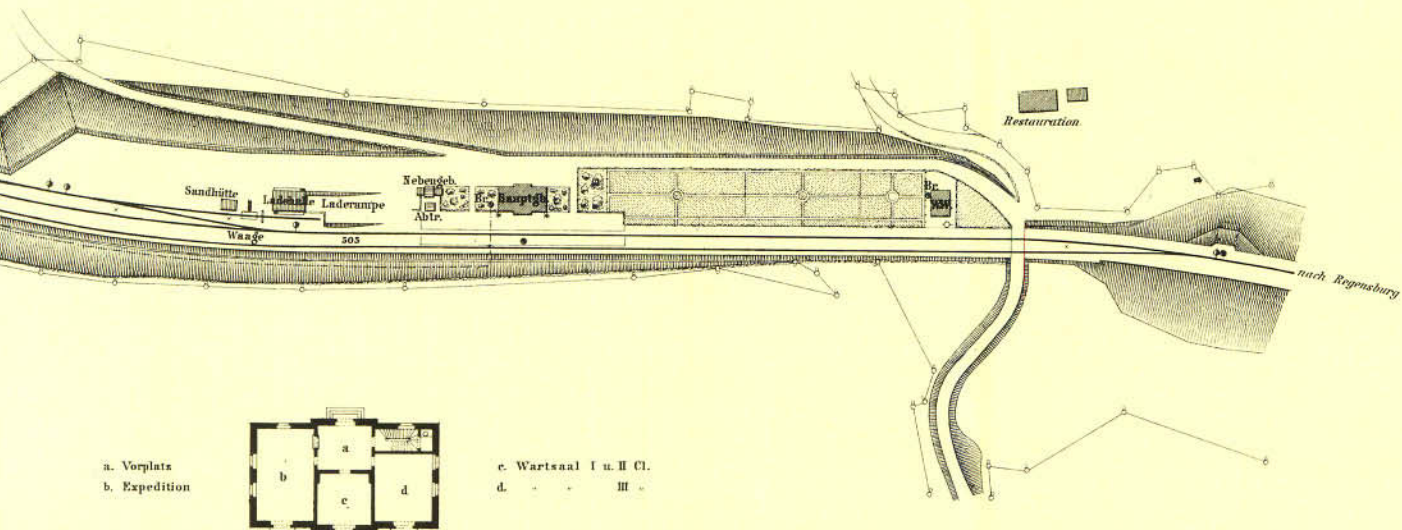


a. Wartsaal II. Cl.
b. „ „ „ III. „
c. „ „ „
d. „ „ „

a. Vorplatz
b. Expedition

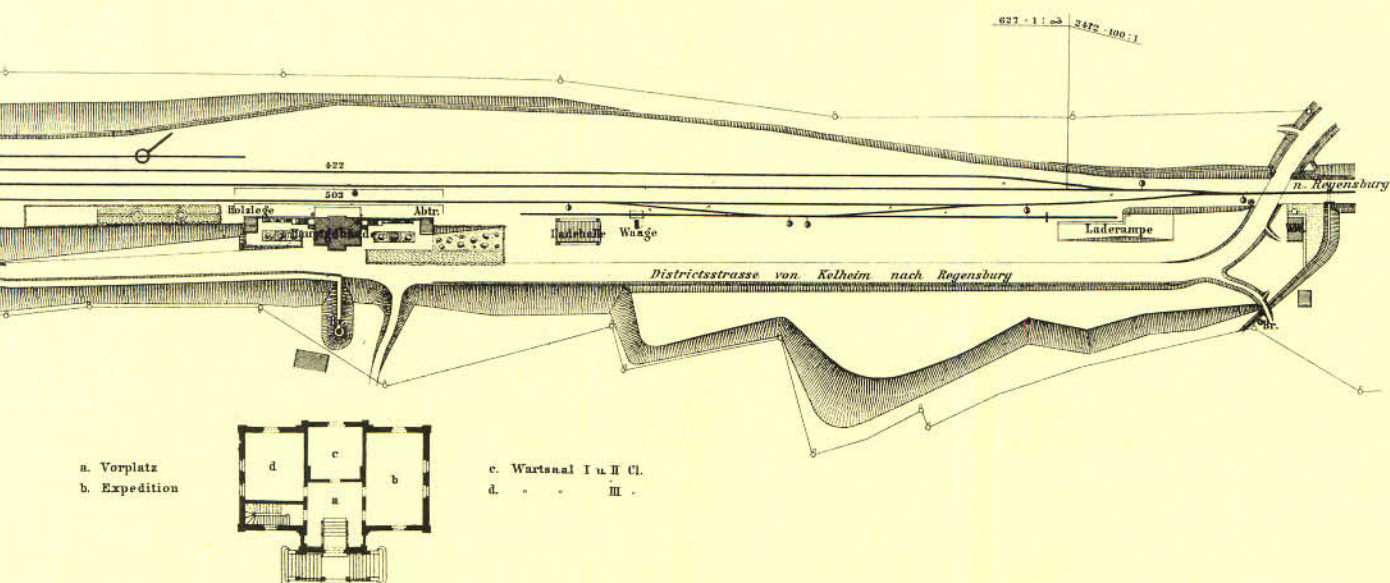


Station Laaber.

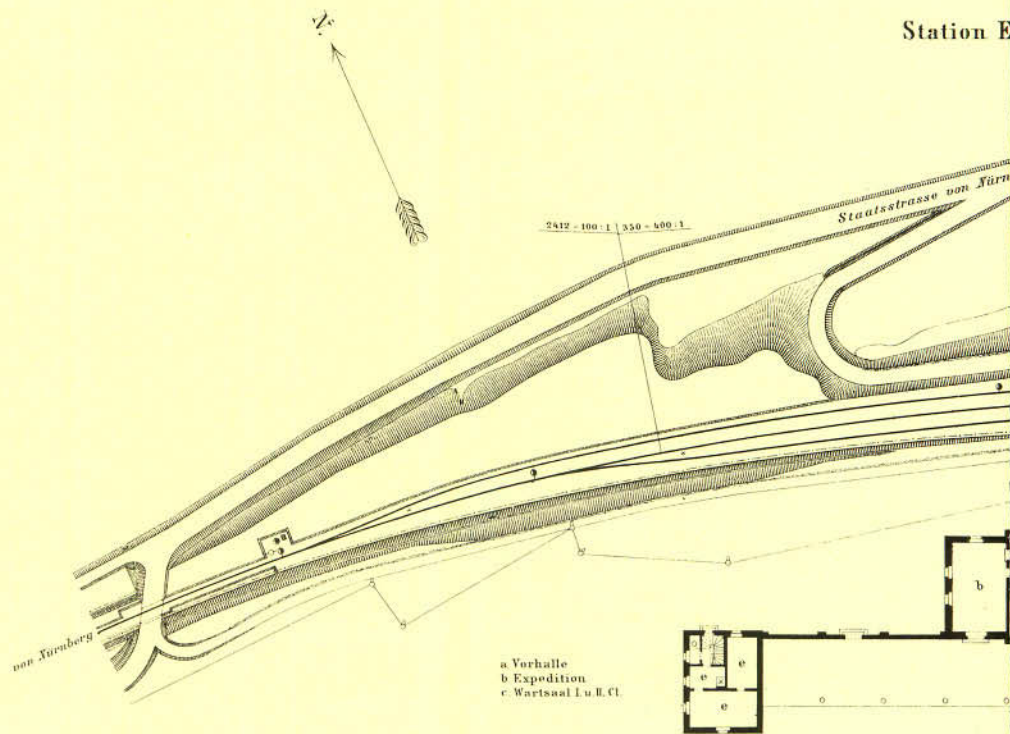


Bilder 112 (links), 113 (oben) und 114 (unten): Auch die Stationen Beratzhausen und Laaber entsprechen dem von Deining bzw. Postbauer her bekannten Typus. Eichhofen hingegen verfügt über ein zusätzliches Durchfahrgleis, das aber womöglich in erster Linie der Bereitstellung von Wagen für das Ladegleis (mit Drehscheibe) an der Bahnhofsnordseite diente.

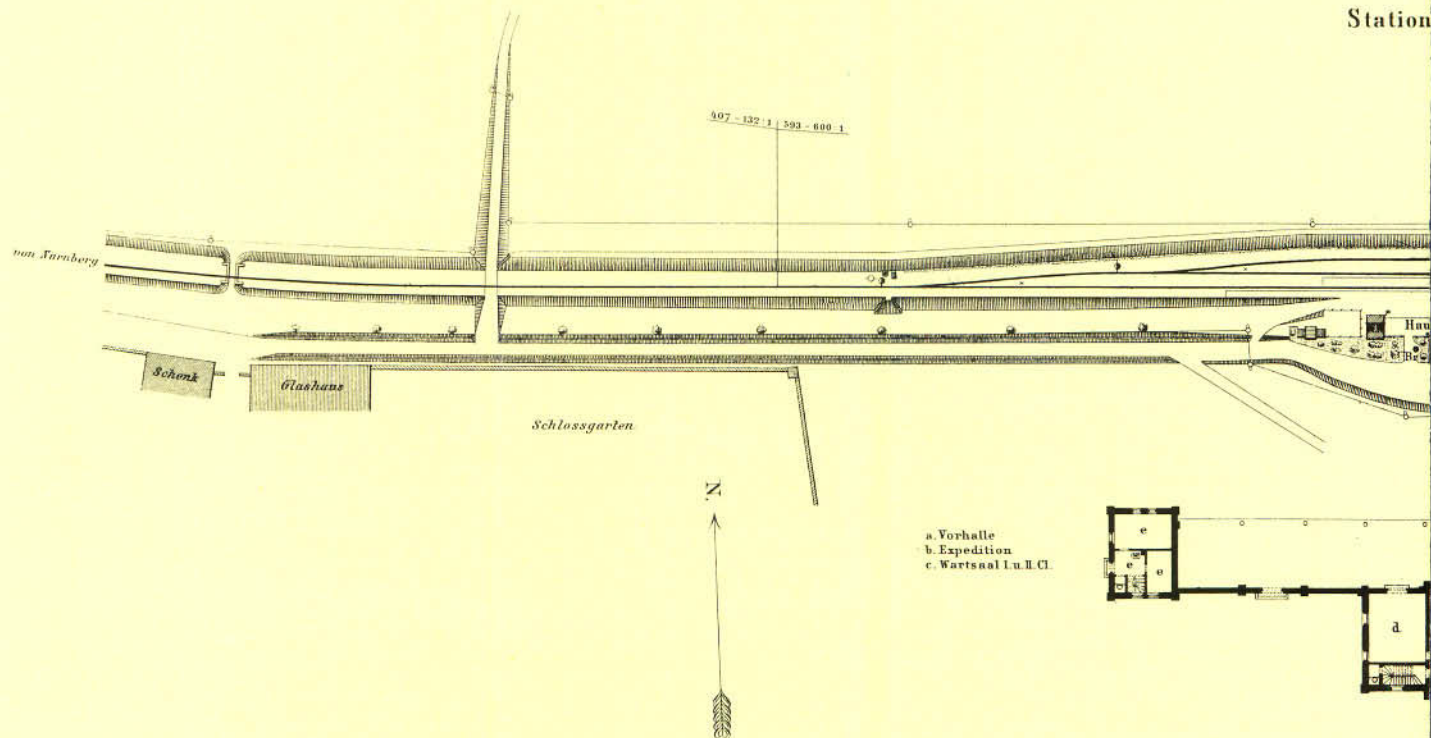
Station Eichhofen.



Station E



Station



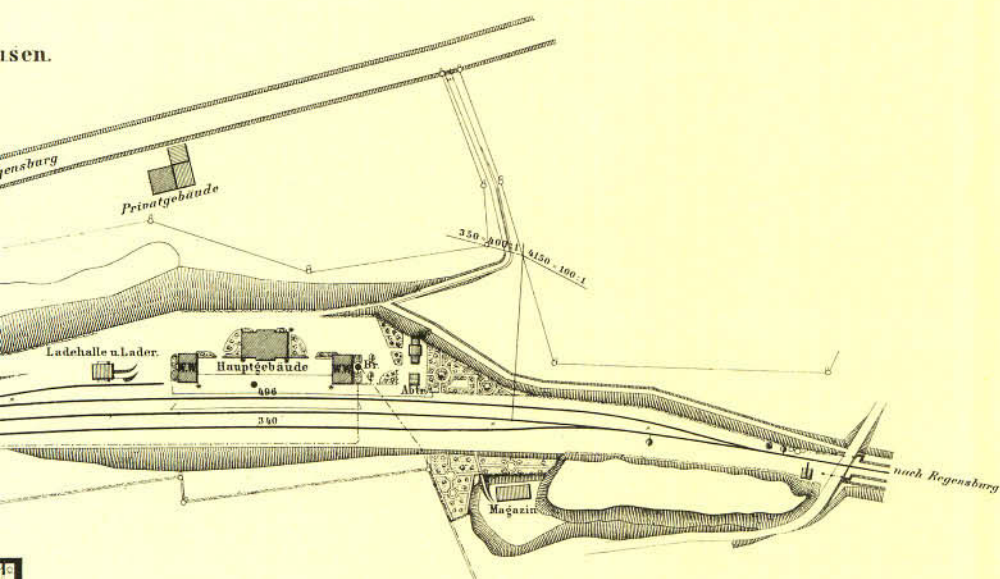
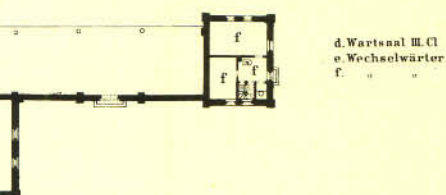
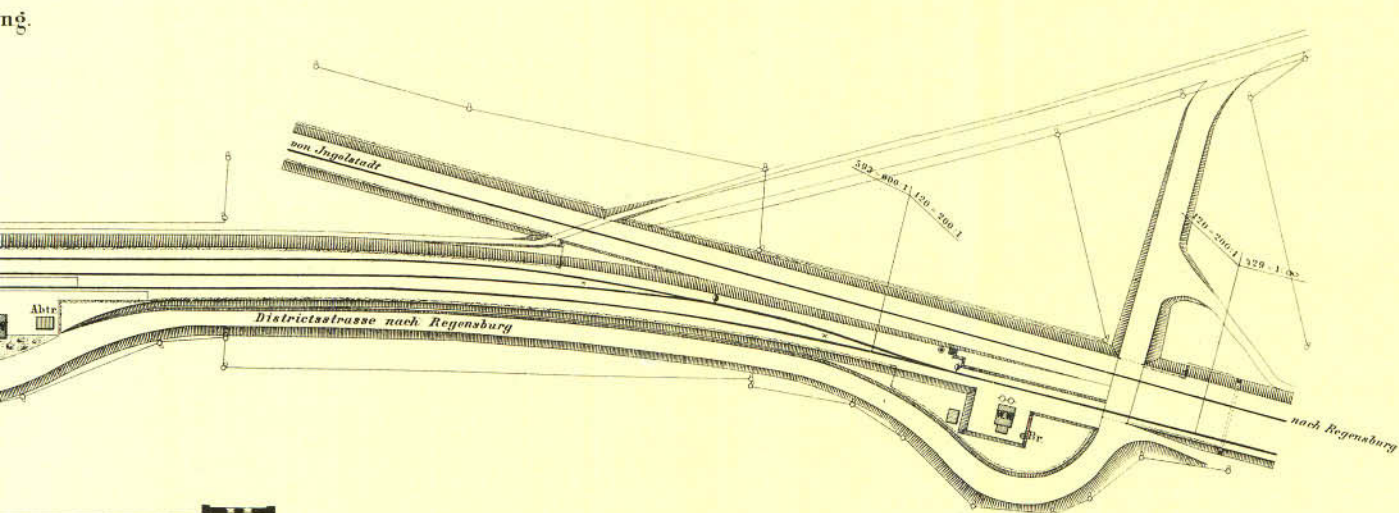


Bild 115 (oben): Am Talhang des Einschnitts, durch den auch die Staatsstraße ins Tal der Laaber hinabführt, liegt die Station Elterzhausen. Wer hier den Zug verläßt, trifft nach einigen hundert Metern auf das berühmte Felsentor. Der von den Bahnbauern durchbohrte Felsspore über dem Laabertal ist sicherlich eines der beliebtesten Bahn-Fotomotive Bayerns.

Bild 116 (unten): Bei Prüfening treffen die Ostbahn-Strecke aus Nürnberg und die vom Staat gebaute Donautalbahn aus Ingolstadt zusammen und führen dann nebeneinander in den Regensburger Hauptbahnhof. Eine Gleisverbindung zwischen beiden Strecken gab es damals in Prüfening noch nicht, auch war der von der Ostbahn angelegte Bahnhof noch kein Haltepunkt der Donautalbahn.





Bilder 117 und 118 (oben): Während Frontenhausen (späterer Bahnhofsnamen war Frontenhausen-Marklhofen) am größtenteils noch von der Ostbahn gebauten Abschnitt Mühldorf – Plattling ein Stationsgebäude mit Giebeldach und Rundbogenfenstern erhielt, errichtete die Staatsbahn in Wasserburg (ganz oben) einen ihrer typischen "Würfel" mit flachem Walmdach.

Rosenheim – Mühldorf – Landau/Isar

Die Verbindung Mühldorf – Landau/Isar ist noch von der privaten Ostbahn-Aktiengesellschaft als Teil ihrer Linie über Plattling nach Bayerisch Eisenstein (– Böhmen) konzipiert und am 15. Oktober 1875 zwischen Mühldorf und Plattling eröffnet worden. Aber mit Ablauf des Jahres 1875 ging die Ostbahn in den Staatsbahnen auf, und die Staatsbahnen waren es auch, die 1877 die Fortführung der Mühldorfer Strecke nach Eisenstein vollendeten.

Von Beginn an eine Staatsbahnlinie war dagegen die Inntalbahn Rosenheim – Mühldorf, die am 1. Mai 1876 eröffnet werden konnte. (Mit ihr wurde übrigens auch der neue Rosenheimer Bahnhof in Betrieb genommen.) Diese ebenfalls nach Haupt-

bahnstandards gebaute Verbindung war, bezogen auf ihre Länge, eine der teuersten Staatsbahnlinien überhaupt, denn gleich zweimal mußte der Inn mit imposanten Brücken überquert werden: Die Jettenbacher Brücke hat eine Gesamtlänge von 195 m und eine Höhe von 20 m über der Flußsohle. Die Königswarter Brücke ist insgesamt 280 m lang; die Schienenoberkante liegt hier sogar 49 m über der Flußsohle.

Die "berühmtere" ist letztlich die kleinere Jettenbacher geworden, denn sie war wegen akuter Einsturzgefahr seit 1985 nicht mehr begehbar! Tatsächlich begehbar! Züge durften über sie bereits seit 1978 nicht mehr fahren, so daß die Reisenden zu Fuß den Inn überqueren mußten, um mit dem je-

weils an der anderen Seite wartenden Schienenbus die Fahrt fortsetzen zu können. (Auch das wäre sicherlich ein interessantes Modellbahn-Motiv für entlegene Anlagen-"Regionen".)

Inzwischen sind bekanntlich beide Brücken saniert, und seit 1994 ist die Verbindung Rosenheim – Mühldorf wieder durchgehend in Betrieb. Allerdings macht der Verfall der Brücken auch darauf aufmerksam, daß die mit großem Aufwand gebaute Linie Rosenheim – Mühldorf den erhofften Verkehr nicht anziehen konnte und letztlich ein recht karges Dasein fristete.

Auf die seit dem 1. Januar 1876 einheitlich von der Staatsbahn betriebene Verbindung Rosenheim – Mühldorf – Landau trifft im (inzwischen aufgehobenen) Bahnhof Pilsting bei Landau die 1880 fertiggestellte Strecke aus Landshut, die ebenfalls noch von der Ostbahn konzipiert worden war. Heute stellt sich die Situation so dar, daß die Verbindung Landshut – Landau – Plattling als eingleisige – und seit 1976 auch elektrifizierte – Hauptbahn betrieben wird, während von der ursprünglichen Hauptlinie Landau/Pilsting – Mühldorf nur noch das Teilstück Mühldorf – Neumarkt/Rott (heute: Neumarkt-St. Veit) planmäßig in Betrieb steht. Zwischen Pilsting und Neumarkt wurde 1970/71 in zwei Etappen der Personenverkehr eingestellt. Güterverkehr gibt es nur noch zwischen Neumarkt und Frontenhausen.

Zweigstrecke Neumarkt – Pocking

Die als staatliche Sekundärbahn gebaute Rottalbahn benutzt vom Bahnhof Neumarkt aus die Trasse der Stammstrecke Rosenheim – Landau, die ja komplett für einen zweigleisigen Ausbau konzipiert gewesen war (aber letztlich eingleisig blieb), auf etwa 4 km Länge mit. Sie wurde am 1. September 1879 eröffnet. Pocking – Passau folgte am 15. Oktober 1888. Die heute einheitlich unter der Kursbuchnummer 946 betriebene Strecke ist mit knapp 98 km die längste Nebenbahn Bayerns.

Und noch ein weiterer Superlativ: Auf dem allein 64 km langen Teilstück Passau – Pfarrkirchen wird die beschauliche Rottalbahn freitags und samstags sogar von IC-Zugteilen bedient. Pocking, von 1879 bis 1888 Endstation, wurde 1914 Abzweigstation der Lokalbahn nach Tutting. Tutting wiederum lag an der Lokalbahn Simbach – Rothalmünster (fertiggestellt 1911). Auf beiden Lokalbahnen wurde 1969 der Schienenpersonenverkehr eingestellt und anschließend der Güterverkehr auf das Reststück Pocking – Tutting – Rothalmünster zurückgenommen.

Zweigstrecke Neumarkt – Landshut

Die Strecke von Neumarkt/Rott nach Landshut wurde am 4. Oktober 1883 eröffnet und wie eine Sekundärbahn betrieben. Allerdings war sie auf Betreiben des Militärs so

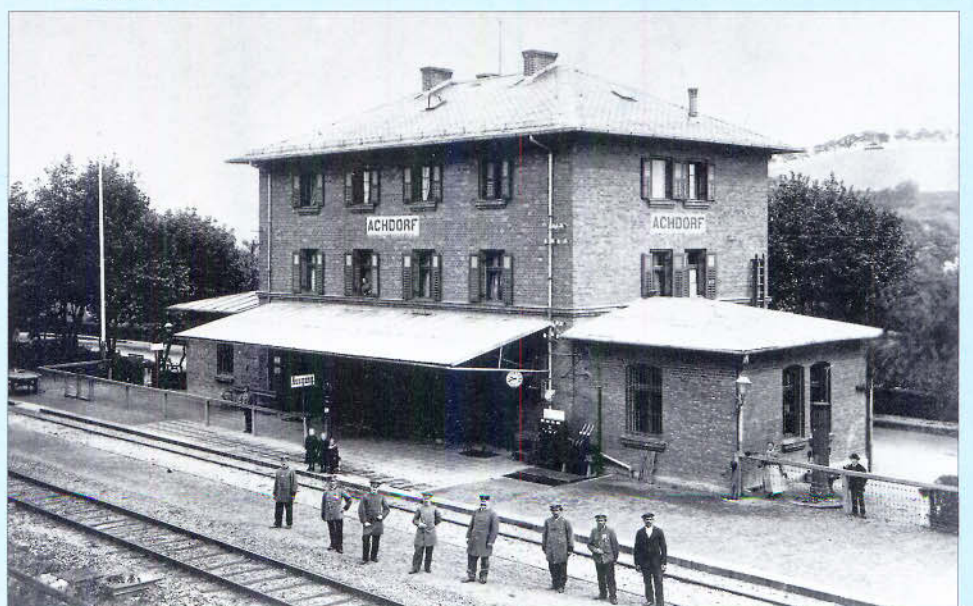


Bild 119: Auch in Neumarkt/Rott baute die Ostbahn ein Empfangsgebäude mit Giebelndach und Rundbogenfenstern. Als die Strecke nach Landshut hinzukam, wurde ein zweites Gebäude hinzugefügt, und beide wurden durch einen flachen Verbindungsstrakt verknüpft.

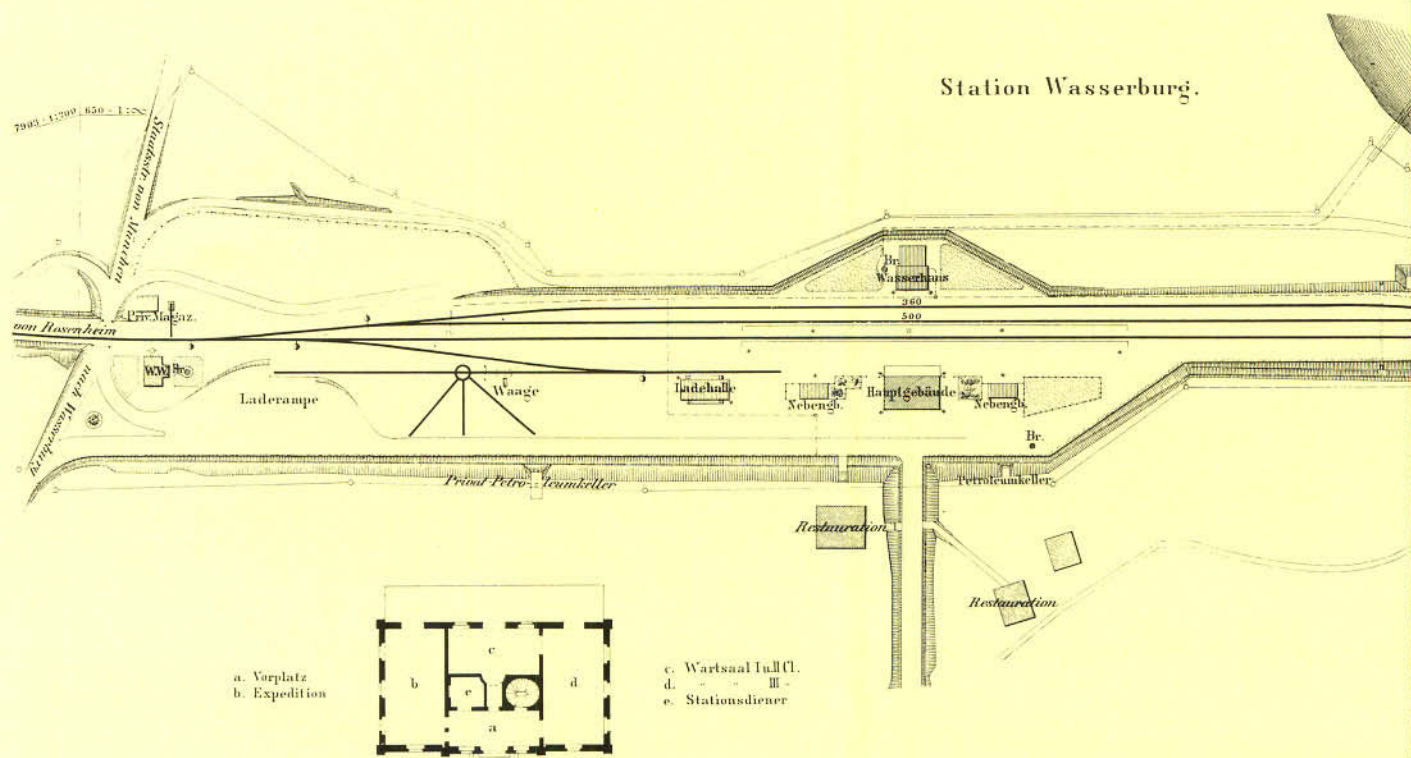
Bild 120 (rechts): An der Zweigstrecke Neumarkt – Pocking liegt der Bahnhof Eggenfelden. Hier wählten die Architekten die Kombination Walmdach/Rundbogenfenster. Bemerkenswert ist auch die Schieferverkleidung der Wetterseite. **Abb. 117 bis 121: VM Nürnberg**



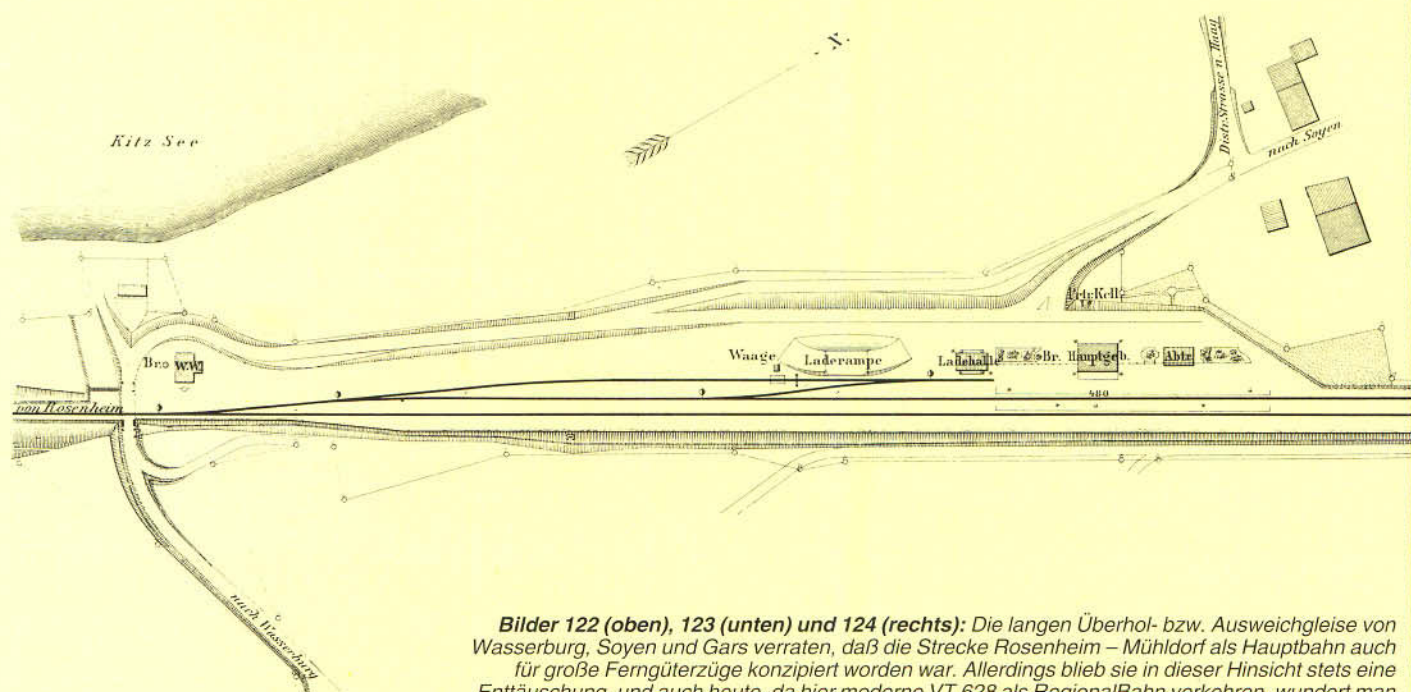
Bild 121 (unten): Nochmal Dächer: In Achdorf (Neumarkt – Landshut) ist mit Schieferplatten gedeckt, die Anbauten mit Bitumbahnen, das Vordach am Hausbahnsteig mit Wellblech.



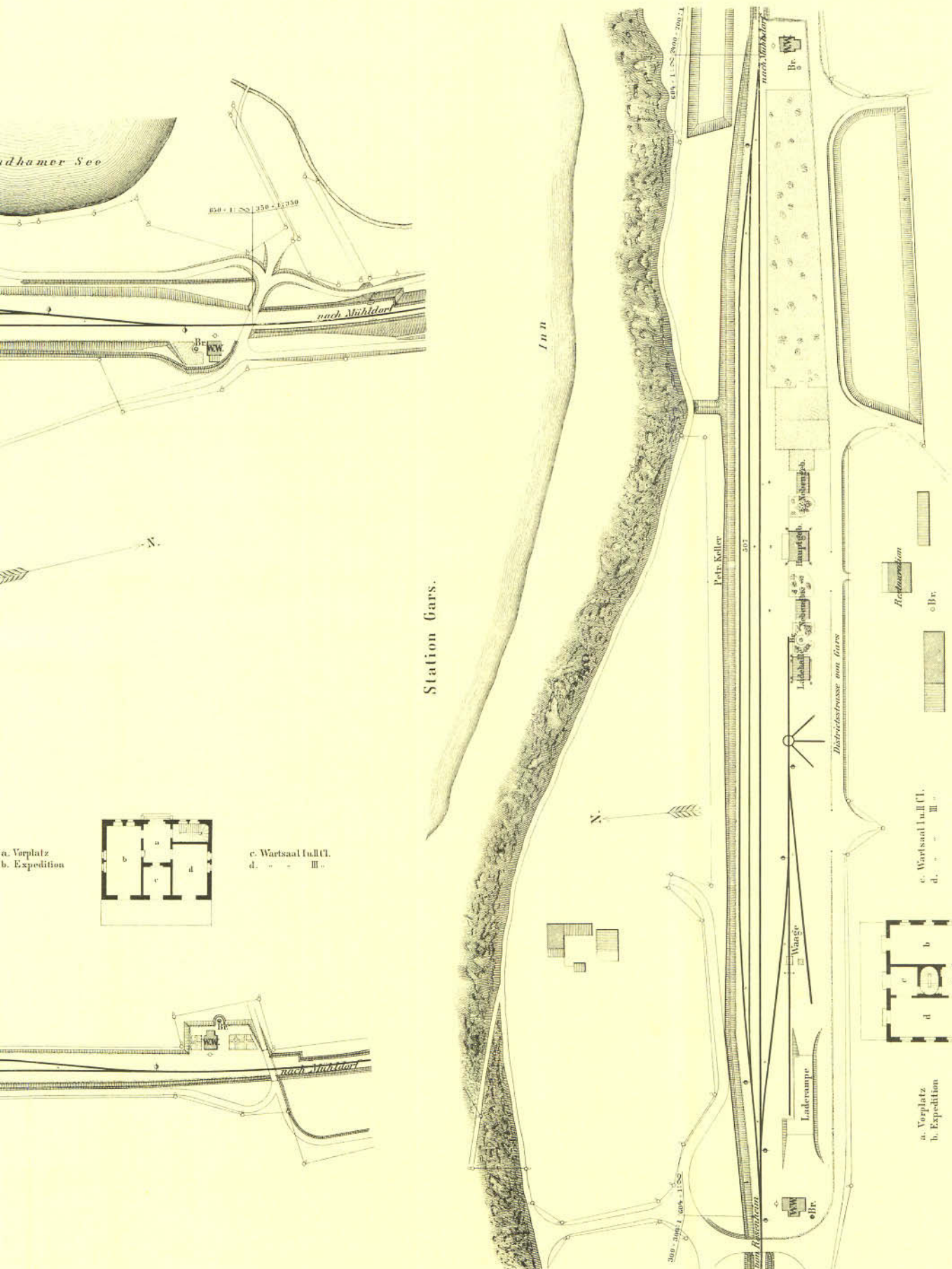
gebaut worden, daß sie den Anforderungen großer Truppentransporte gerecht werden konnte: Die Maximalsteigung beträgt 1:80 und der kleinste Kurvenradius 300 m. (Zum Vergleich: Die etwa gleichzeitig gebaute erste bayerische Lokalbahn Gemünden – Hammelburg hatte eine Maximalsteigung von 1:40 und einen kleinsten Kurvenradius von 150 m.) Ohne militärischen Hintergrund – es dürfte hierbei in erster Linie um eine möglichst kurze Nord-Süd-Verbindung der im Osten des Königreichs liegenden Garnisonen gegangen sein – wäre die alles in allem recht aufwendige Strecke vermutlich bestenfalls als Lokalbahn gebaut worden, denn für den überregionalen Bedarf gab es bereits die in beinahe gleicher Verkehrsrichtung liegende Hauptbahn nach Landau. Zahlreiche Brücken und Einschnitte – insgesamt vier Wasserscheiden muß die quer zu den Tälern trassierte Bahn überschreiten – trieben die Baukosten auf rund eine Viertelmillion Mark pro Kilometer. Aus heutiger Sicht wird man feststellen müssen, daß die Anlage als Hauptbahn (als solche wird die Strecke inzwischen auch betrieben; Kursbuchnummer 945) der Linie Landshut – Neumarkt wohl das Überleben gesichert hat. Eine kurven- und steigungsreiche Lokalbahn auf billig angelegter Trasse wäre vermutlich längst stillgelegt.



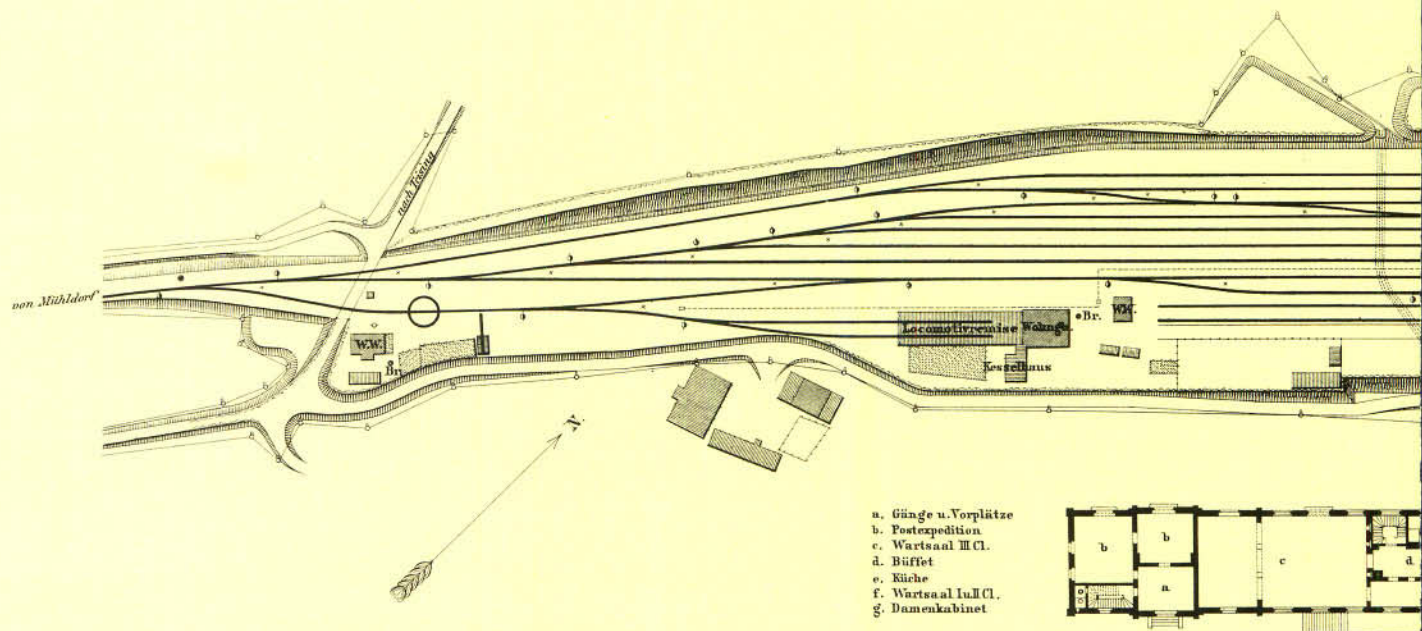
Station Soyen.



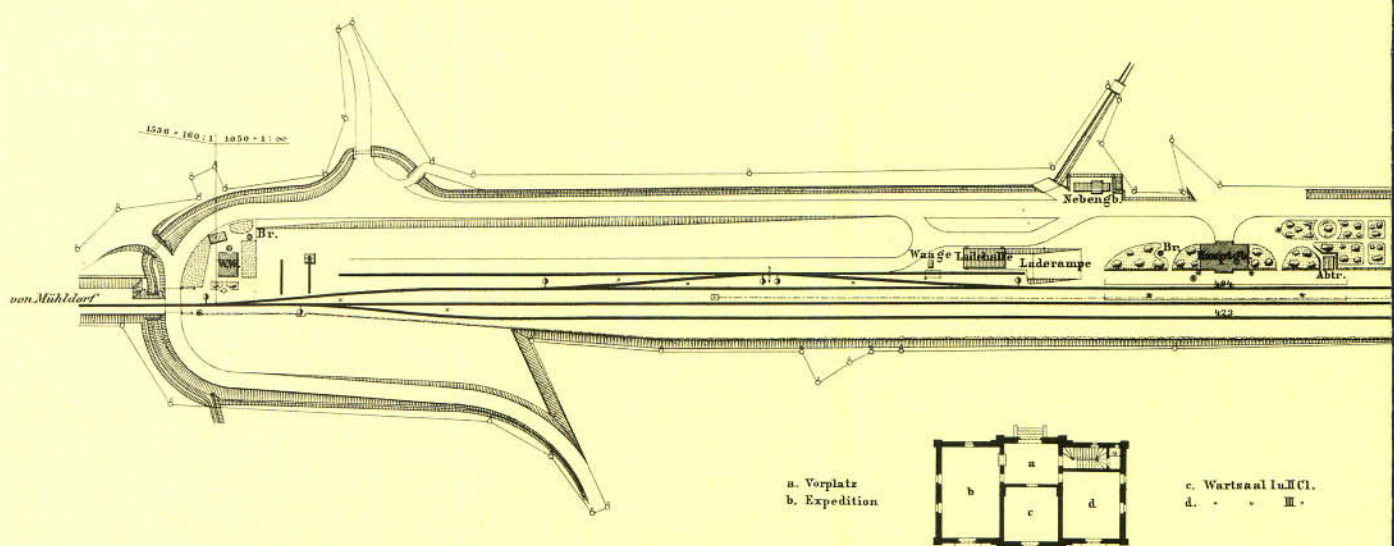
Bilder 122 (oben), 123 (unten) und 124 (rechts): Die langen Überhol- bzw. Ausweichgleise von Wasserburg, Soyen und Gars verraten, daß die Strecke Rosenheim – Mühldorf als Hauptbahn auch für große Ferngüterzüge konzipiert worden war. Allerdings blieb sie in dieser Hinsicht stets eine Enttäuschung, und auch heute, da hier moderne VT 628 als Regionalbahn verkehren, wundert man sich, daß auf einer so großzügig angelegten Strecke so lange Fahrzeiten möglich sind. Die planmäßigen Zugkreuzungen finden heute in Wasserburg statt. Hier besteht zudem seit 1905 Anschluß nach Ebersberg (S-Bahn-Endstation); die 1902 eröffnete Zweigstrecke nach Wasserburg Stadt hingegen ist inzwischen wieder verschwunden.



Bahnhof



Station Frontenhausen.



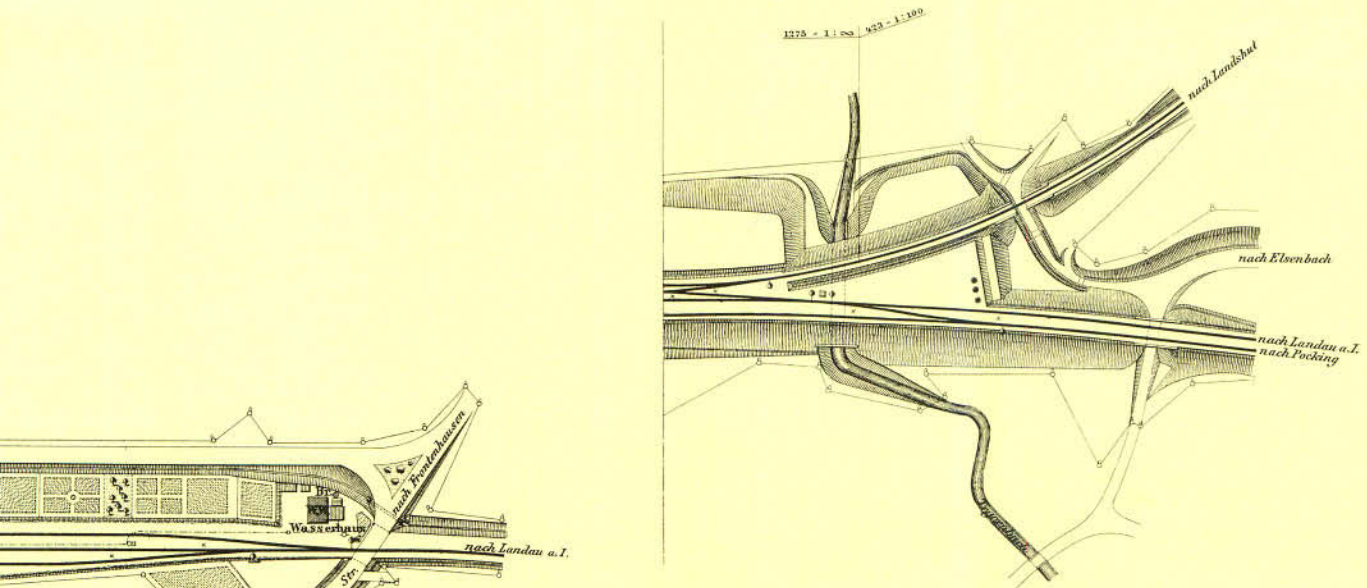
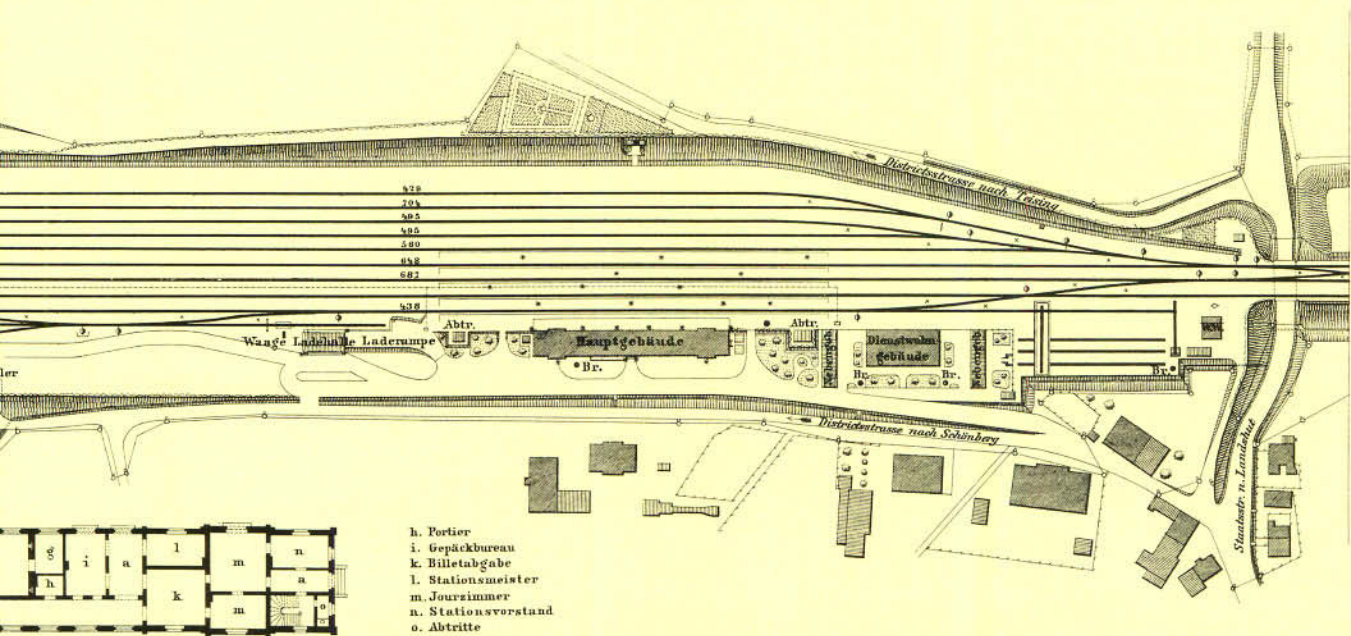
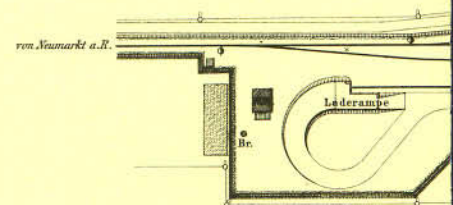
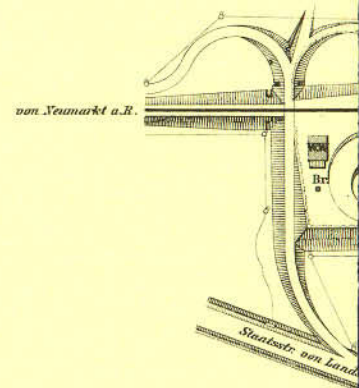
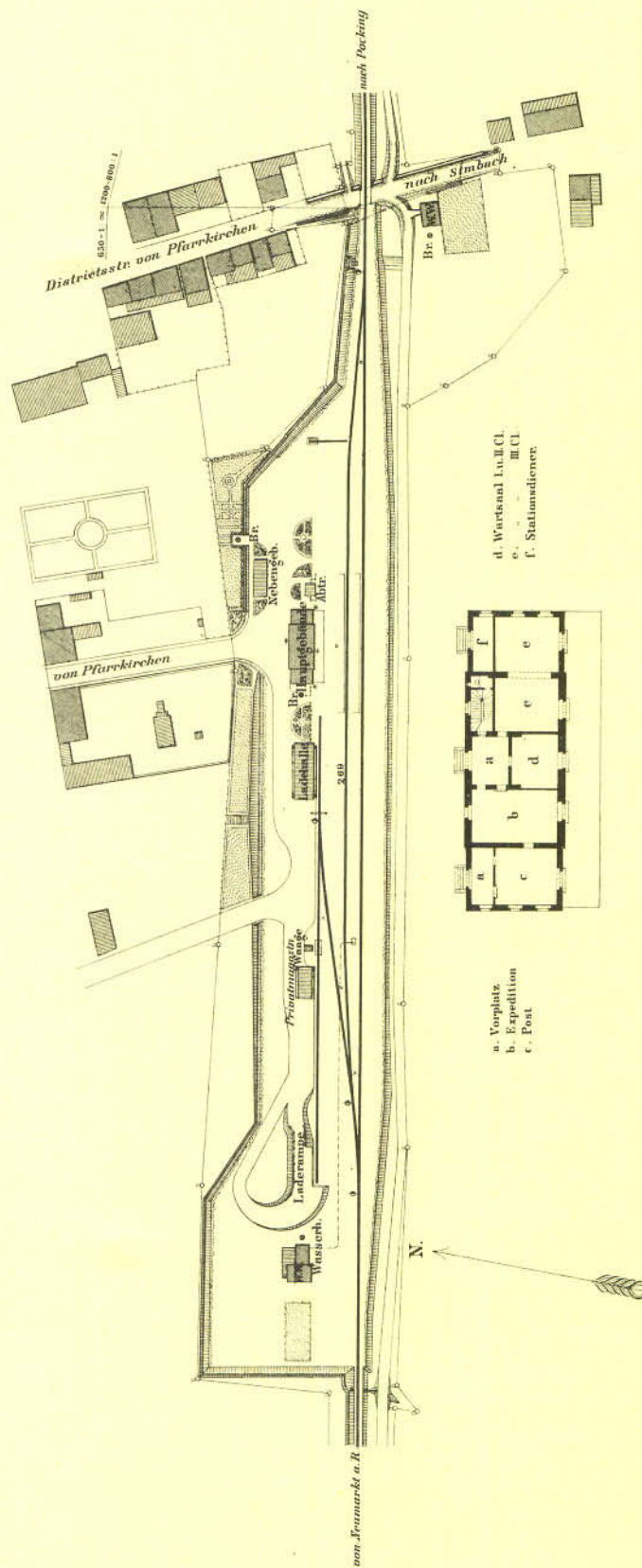


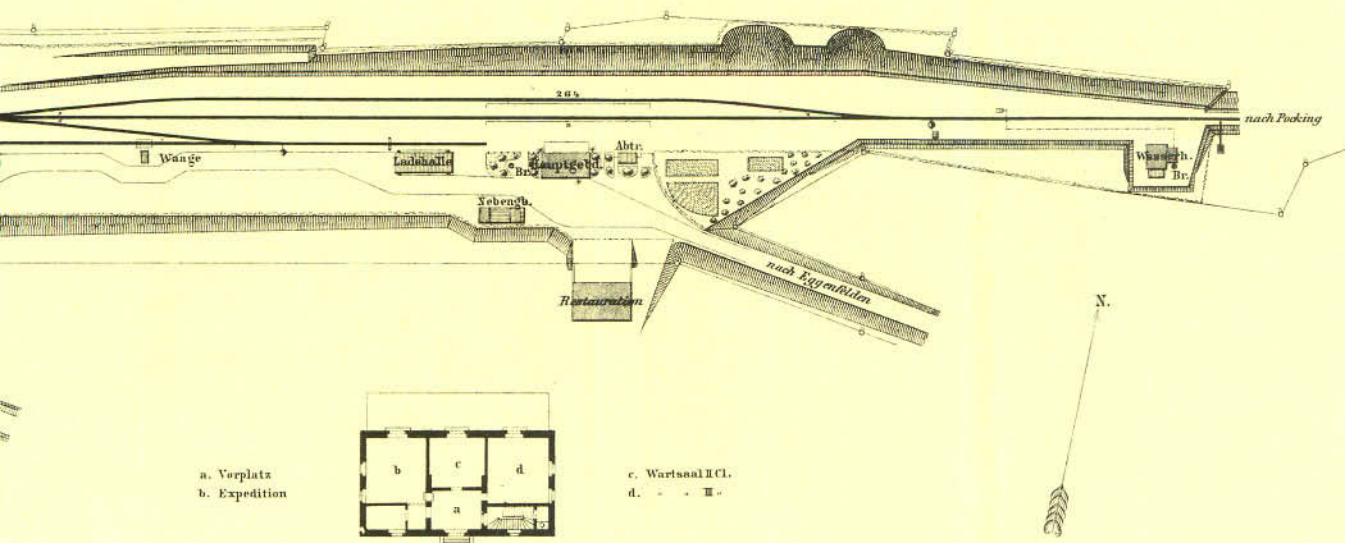
Bild 125 (oben): Im Bahnhof Neumarkt a.d. Rott (heute Neumarkt-St. Veit) trennt sich die aus Mühldorf kommende Strecke auf in die Zweige nach Landshut, Landau und Pocking. Man wird wohl davon ausgehen müssen, daß etwaige militärische Erfordernisse, die ja auch schon für den Bau der Linie Neumarkt – Landshut ausschlaggebend gewesen waren, für die überaus großzügige Gestaltung der Gleisanlagen verantwortlich waren. Der normale Verkehr dürfte mit weit weniger Gleisen ausgekommen sein.

Bild 126 (unten): Auch die typische Hauptbahn-Dimensionierung konnte den Bahnhof Frontenhausen (am Abschnitt Neumarkt – Landau gelegen) letztlich nicht retten. 1970/71 wurde hier der Personenverkehr eingestellt.

Station Pfarrkirchen.



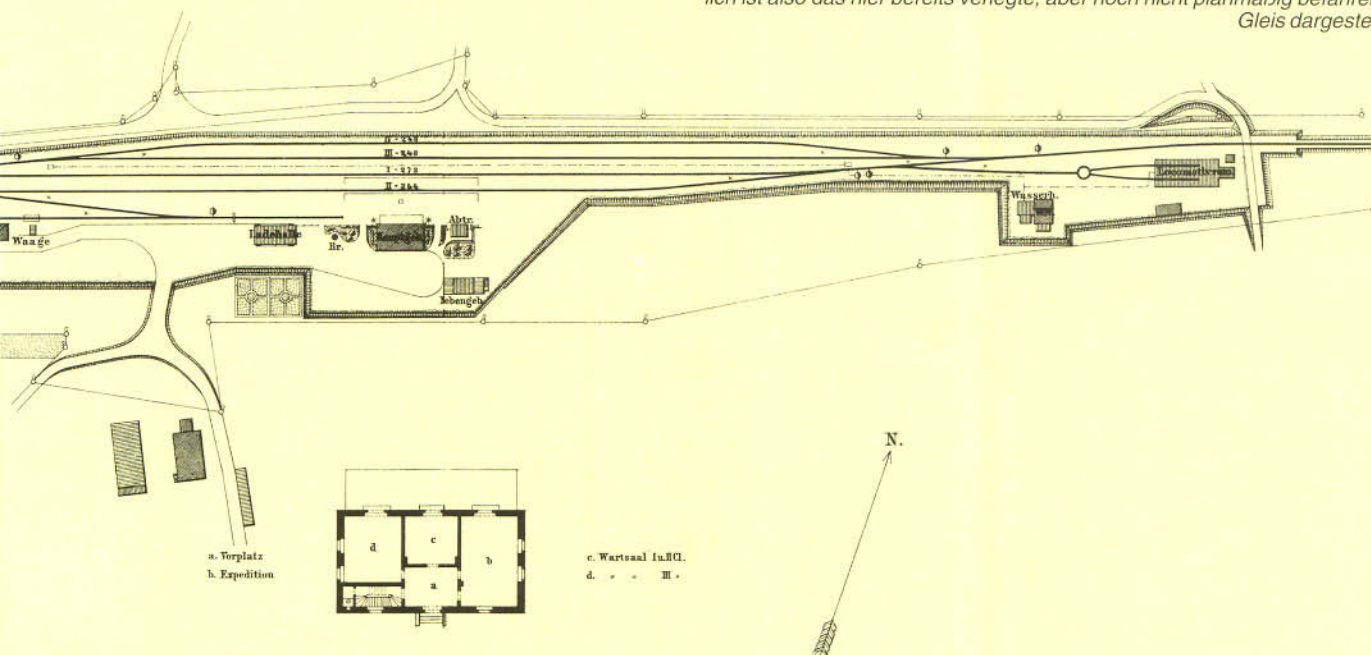
Station Eggenfelden.



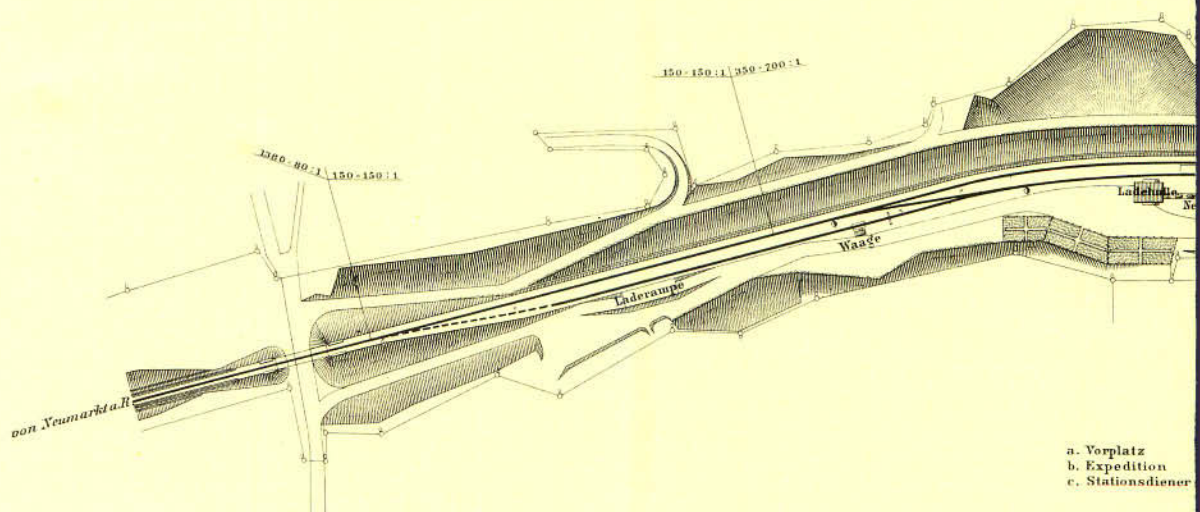
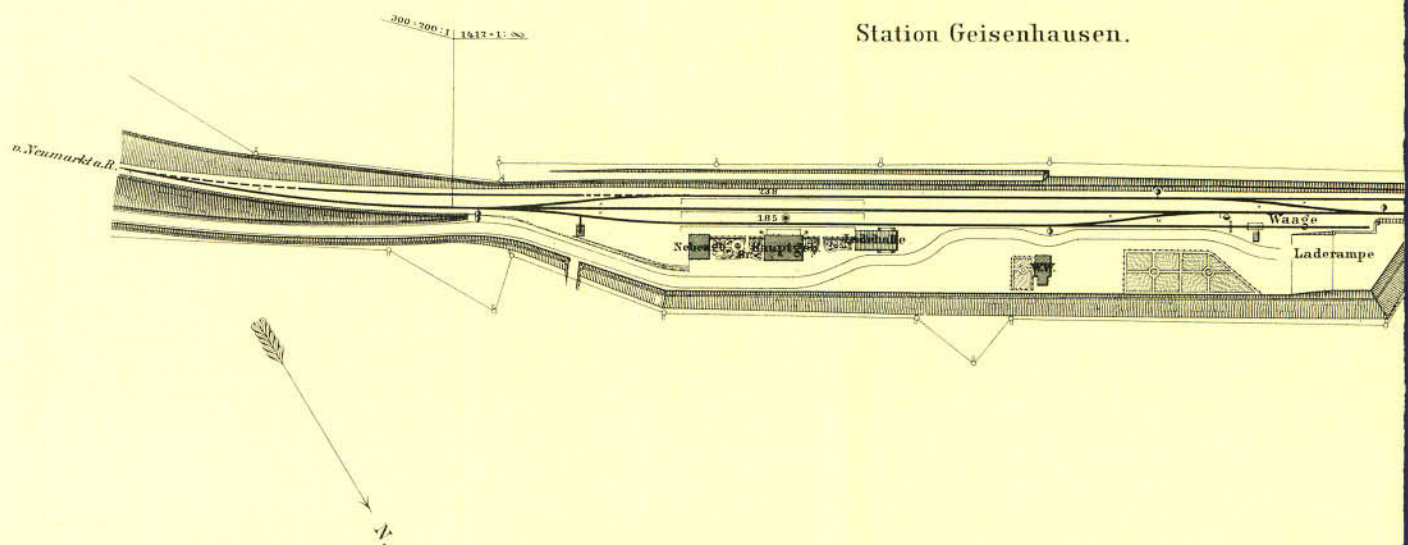
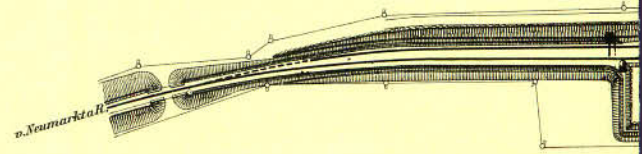
Station Pocking.

Bilder 127 (links) und 128 (oben): Praktisch gleich ist die Anlage der Bahnhöfe von Pfarrkirchen und Eggenfelden. Daß Pfarrkirchen ein erheblich größeres Stationsgebäude erhielt, liegt unter anderem darin begründet, daß hier auch die Post untergebracht war.

Bild 129 (unten): Um 1884 war Pocking noch Endstation der Sekundärbahn aus Neumarkt. Wohin das Gleis neben dem kleinen Lokschuppen führt, verrät auch die Originalzeichnung nicht. Die Verlängerung der Strecke von Pocking in Richtung Passau wurde nämlich erst 1888 in Betrieb genommen. Vermutlich ist also das hier bereits verlegte, aber noch nicht planmäßig befahrene Gleis dargestellt.

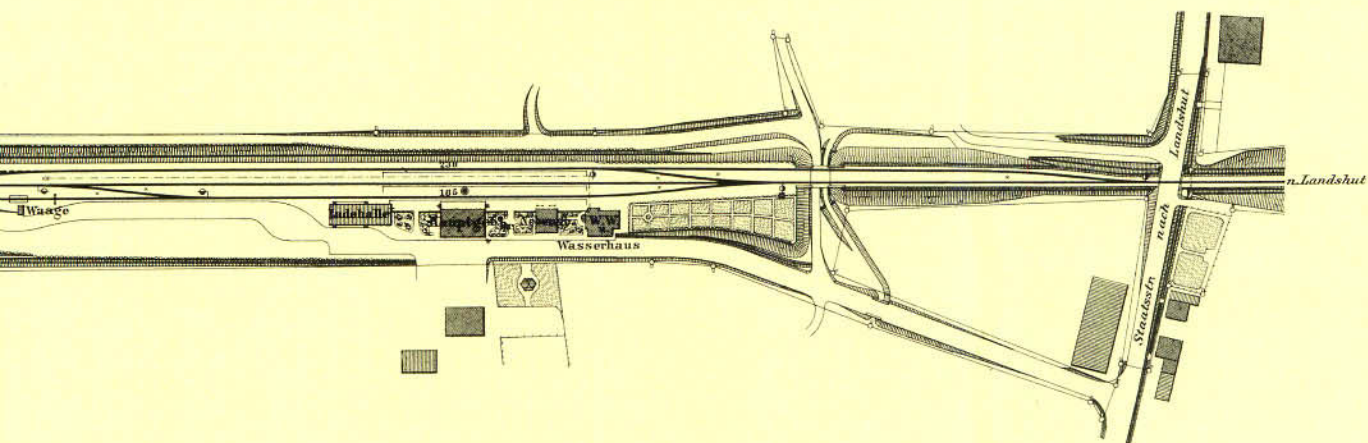


Bilder 130 (oben), 131 (Mitte) und 132 (unten): Als um 1884 diese Gleispläne von Vilsbiburg, Geisenhausen und Achdorf gezeichnet wurden, war offensichtlich gerade damit begonnen worden, die Durchfahrtsgleise für Zugkreuzungen zu verlängern (zu erkennen an den gestrichelten Linien). Da erst 1883 die Strecke Neumarkt – Landshut eröffnet wurde, muß erneut spekuliert werden: Für Militärtransporte war vermutlich die maßgebende Zuglänge inzwischen heraufgesetzt worden.

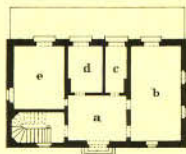


a. Vorplatz
b. Expedition
c. Stationsdiener

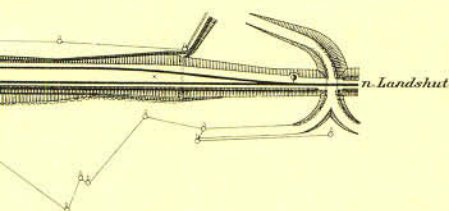
Station Vilsbiburg.



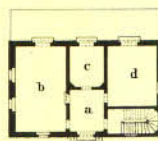
a. Vorplatz
b. Expedition
c. Dienerrzimmer



d. Wartsaal II Cl.
e. " " III.

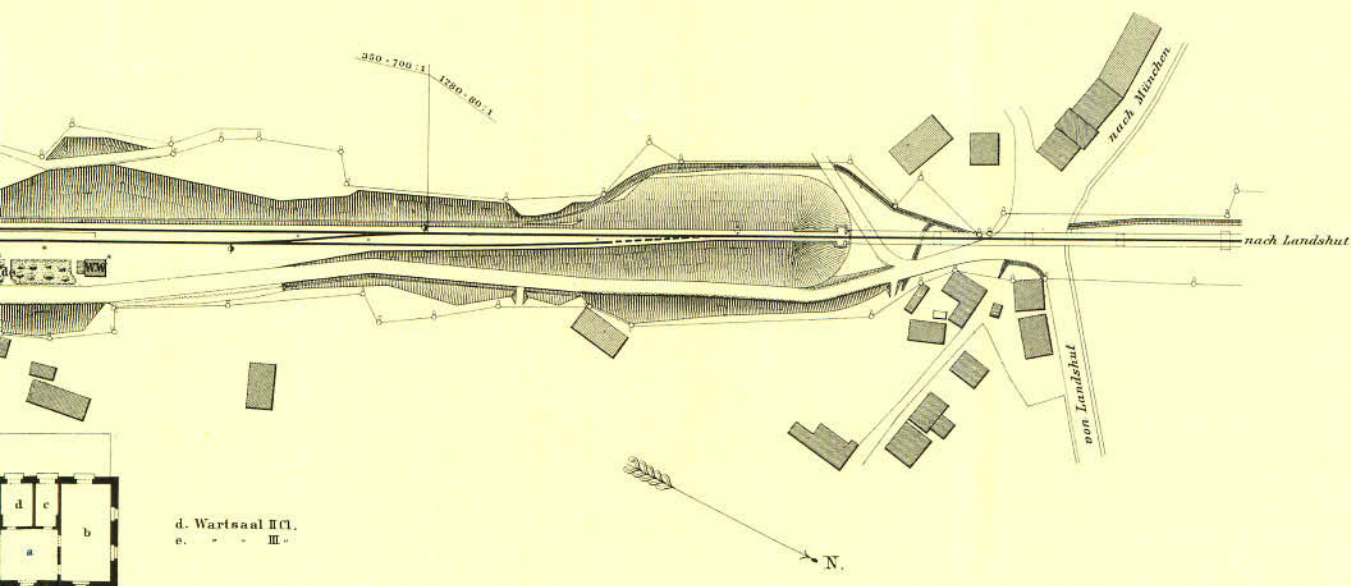


a. Vorplatz
b. Expedition

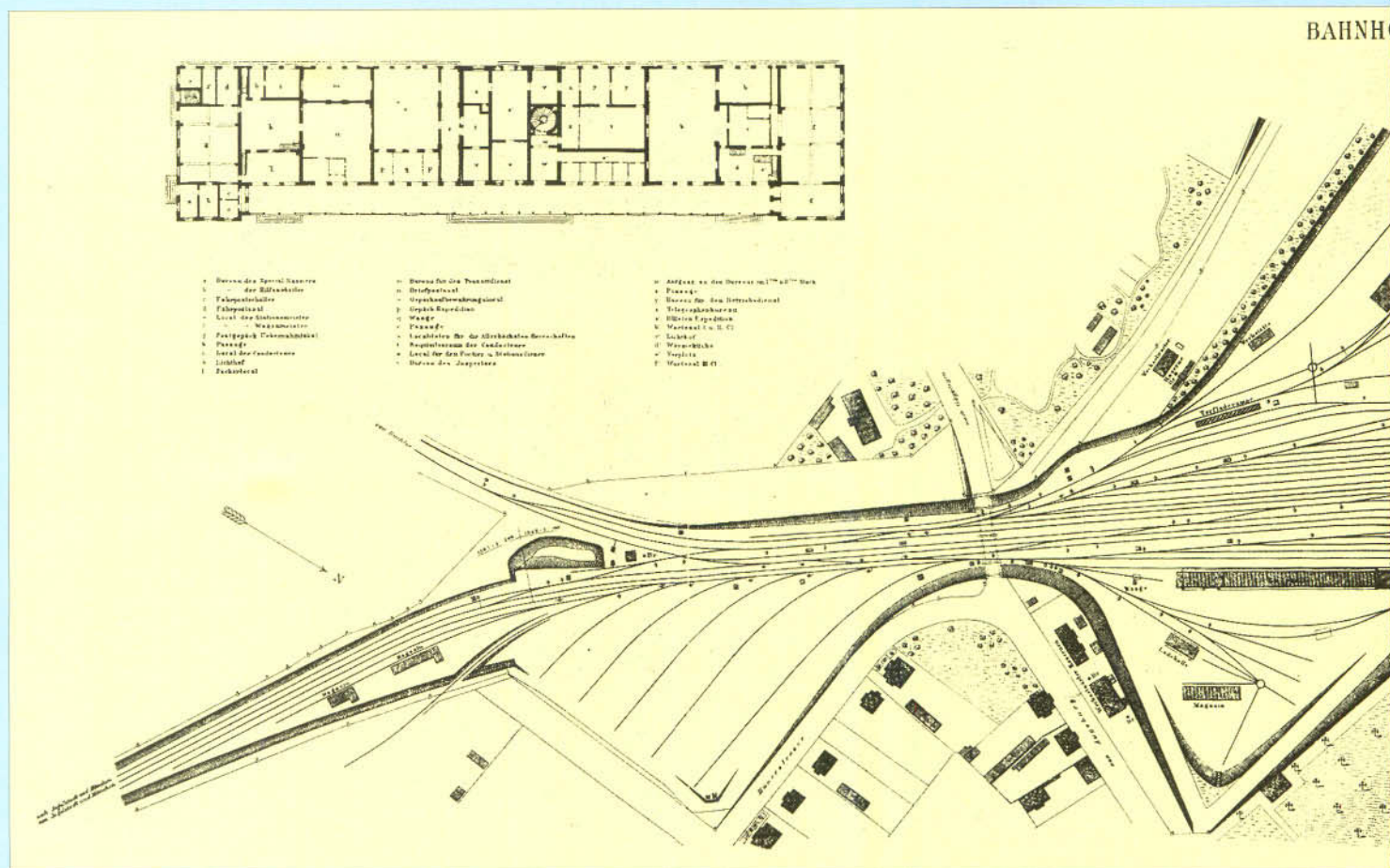


c. Wartsaal II Cl.
d. " " III.

on Achdorf.



d. Wartsaal II Cl.
e. " " III.



Der 29. Juni 1890 am Augsburger Bahnhof

Der seit 1846 bestehende Augsburger Bahnhof wurde öfter erweitert und den jeweiligen Erfordernissen angepaßt. 1869 erhielt er die stadtseitige Vorhalle mit den gußeisernen Säulen, und gleich nach 1870 wurde die bis dahin bestandene hölzerne Einfahrtshalle abgebrochen und Perrons für fünf Einfahrtsgleise mit Dächern angelegt. Desgleichen wurden zum erstenmal in Bayern, wie auch wenig später am neuen Rosenheimer Bahnhof, die damals neu aufgekommenen Perrontunnels hergestellt. Bis Mitte der siebziger Jahre wurden auch die Räderwerkstätte und die zwei neuen Heizhäuser (Halbrotunden) gebaut. In diesem Zustand befand sich der Bahnhof, als Fettinger und ich Ende der achtziger Jahre anfangen, immer wieder denselben zu besuchen und ernsthafte Studien zu betreiben.

1891/92 erfolgte ein Anbau am Betriebsgebäude, beiderseits des schon früher erhöhten Mitteltrakts. Dortmals bezog auch die Post ihr neues Gebäude auf der Nordseite des Bahnhofs, nachdem sie bis dahin im Betriebsgebäude selbst in dessen Südflügel untergebracht gewesen war. In diesem erweiterten und modernisierten Zustand verblieb das Aufnahmegebäude und die ganze Bahnhofsanlage überhaupt bis zu der großen Umwälzung, die 1904/05 begann und sich mit Unterbrechungen bis nach dem Ersten Weltkrieg hinzog, denn erst nach dessen Ende wurde der eigene Ausgang mit besonderem Perrontunnel für die ankommenden Reisenden geschaffen.

Man sollte es kaum für möglich halten, daß der Bahnhof, der mit allem seinem Drum und Dran gemeinlich als der Inbegriff eines ungemütlichen, lärmenden, Aufregung verursachenden, unbequem eingeteilten, mit Ruß, Staub, Dreck und schlechter Luft etc. erfüllten Gebäudes gilt – daß dieser Bau, wenn er noch dazu, wie der in Frage stehende, im allernüchternsten Gewand erscheint, eine solche Anziehungskraft ausüben könne! Aber das war unser Geheimnis und wir dachten: "Wenn Ihr's nicht fühlt, Ihr werdet's nie erjagen." Wir liefen hinaus zu jeder Jahres- und Tageszeit, mit und ohne Erlaubnis von daheim und verbrachten dort genuß- und lehrreiche Stunden, bald auf den diversen Perrons, die dortmals noch frei zugänglich waren, wo wir allerdings manchmal bei mißgünstig gesinnnten Perrongewaltigen gelegentlich Stirnrunzeln hervorriefen, was einmal sogar Vertreibung aus dem Paradies zur Folge hatte, bald auf dem "Eisernen Steg" – wie der 1879 errichtete, nach Pfersee führende breite Hochsteg für Fußgänger kurz genannt wurde. Dieser war an Stelle der bis dahin bestandenen schienengleichen Überfahrt mit Zugschranken errichtet worden, nachdem sich mehrere Unfälle ereignet hatten.

Von ihm aus konnte man den nördlichen Teil und die dort heraufkommenden Züge (Steigung 1:125) so schön beobachten. Der Steg wurde nach seinem Abbruch 1905 zur Verlängerung des Heizhaussteges verwendet, als die Güterzugs- und Abstellgleise

gegen den Rosenauberg zu wesentlich vermehrt wurden. Der Fuhrwerksverkehr über die erwähnte schienengleiche Überfahrt wurde von 1879 an durch die Stephaniestraße und die dort neu geschaffene Unterführung umgeleitet. Oft standen wir auch auf oder neben der hölzernen und ziemlich schmalen Gögginger Brücke, deren hölzerne Wände die Fahrbahn von den Fußgängern beiderseits trennten, in der Mitte der Brücke aber je eine Öffnung besaßen, durch die man bequem beim Beobachten hin und herschlupfen konnte, was den Reiz des Verweilens dort erheblich erhöhte. Diese gegen das Südende der Gleisanlagen zu gelegene Brücke suchten wir meistens bei schönem Wetter im Sommer in Zugpausen auf, weil dort immer an beiden Seiten der Brückenenden rangiert wurde. Ich habe dort einstens noch B II bei diesem Geschäft gesehen, später dann bis 1900 nur D IV, die um jene Zeit durch D II ersetzt wurden.

Im Winter besonders zogen wir es vor, in ruhigen Stunden und bei günstigen Gelegenheiten, uns auf den Maschinenhaussteg zu begeben, der drohenden Verbotstafel zum Trotz und an dem Ende des Stags, die Treppe zum Heizhaus hinab zu eilen, von wo aus direkt eine Thür in den rauchgeschwärzten Tempel führte, in dem die Götter aufgestellt waren, denen unser Kult galt. An Sonntag Vormittagen, nach dem pflichtgemäßen Kirchenbesuch, während dessen uns beständig die Sorge quälte, es könnte die Predigt zu lang dauern, ging es schnell

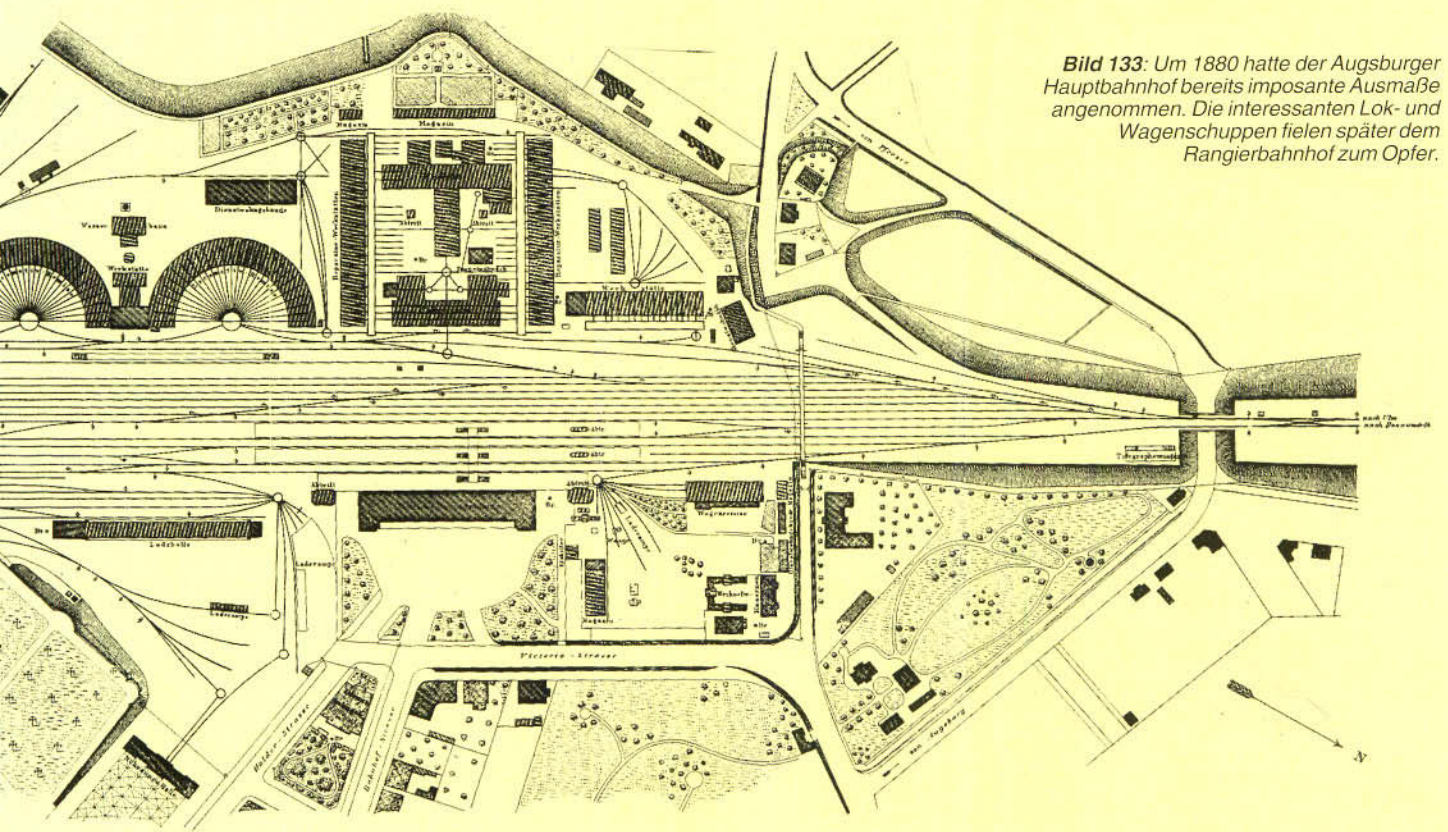


Bild 133: Um 1880 hatte der Augsburger Hauptbahnhof bereits imposante Ausmaße angenommen. Die interessanten Lok- und Wagenschuppen fielen später dem Rangierbahnhof zum Opfer.

und im Heizhaus dortselbst

nach Haus und so bald als möglich, mit einigen Brezen versehen, die es auch am Sonntag Vormittag beim Bäcker Butt in ausgezeichneter Qualität gab, wieder fort und hinaus auf den Bahnhof trotz des regnerischen Wetters. Gegen 10.45 Uhr mußte man zur Stelle sein, um den Personenzug 718 nach Pleinfeld abfahren zu sehen. Daher zunächst ans Nordende des Hauptperrons, wo eine ganz eigenartige Mischung von allerlei üblen Düften jeden nicht zum Verweilen Gezwungenen alsbald verschlechte. Nur der genannte eine Zug stand im Bahnhof auf dem dritten Gleis mit seiner sauber geputzten BIX GRÜNSTADT, ca. zwölf Wagen stark. Der alte Schmachtenberger, ihr Führer, ist schon seit 1875 auf der BIX. Er sieht seine Maschine noch einmal durch und raucht seine Pfeife dazu, wie es guter Brauch und Regel war. Gleich darauf, 10.45 Uhr, fährt der Zug ab, dessen Maschine abends 10 Uhr mit dem neuen Schnellzug 83 zurückkehrt. Dann ist der Bahnhof völlig leer. Hinten auf den Gütergleisen fegt eine DIV herum, es ist die TEJAS, sonst ist es still. Der Lastzugverkehr ruht, es ist ja Sonntag, Peter und Paul dazu, ein geschätzter Feiertag. Nur der charakteristische Pumpenauspuß der BIX, die nun abgefahren ist, tönte über die Perrons, auf deren Dächern nach einer Regenböe trügerisch warmer Sonnenschein brütet und die Spatzen tschilpen.

Wir verlassen nach der Abfahrt des Zuges 718 unseren bisherigen Beobachtungsplatz

mit seiner sehr gemischten Atmosphäre und seiner uralten Wagendrehscheibe, die 1846 der Schauplatz eines der ersten Unfälle der Staatsbahn war. Die echt bajuwarische Bahnhofsatmosphäre zieht sich bis ans Hauptgebäude hin, sie ist ein seltsames Gemisch von Bierresten, Kasrinden, verbrauchter und verrauchter Wirtshausluft, der Duft von Preßgas und Creosot nebst Ammoniak mischen sich drein, aus dem nahen Holzbau dringend, jene für die Umgebung von Locus und Restauration II. Klasse der bayerischen Bahnhöfe typischen Atmosphäre. Diese "Befreiungshalle" bestand aus einer der für die bayerischen Bahnhöfe in der alten Zeit so charakteristischen Holzbauten von länglich polygonalem Querschnitt.

Wir schlendern nun an das Südende des langen Hauptperrons, der noch in seiner ganzen Ausdehnung frei zugänglich war, vorbei an den Restaurationslokalen, aus denen der eben geschilderte Duft hervorbringt, an dem kleinen Wartesaal – unsere Zufluchtsstätte und Wärmestube an kalten Tagen während Zugpausen, der mit aufreizenden Reklamebildern aus fernen Ländern ausgestattet war – vorbei an den vier zugverkündenden Läutwerken, die 1892 ans Südende des Betriebsgebäudes rückten, vorbei am Betriebsbüro selbst und an dem immer zugigen Durchgang, dem Königssalon, der im Geschmack König Ludwigs II. ausgestattet war. Daran reihten sich die Räume für das Gepäck und bis 1892 für die Post. Dann folgte in 20 Schritt Abstand vom

Empfangsgebäude genau das gleiche, äußerst primitiv eingerichtete hölzerne Gebäude wie am Nordende, dem gleichen Zweck dienend, so nüchtern und g'schamig wie nur möglich. Doch wird dieser Holzbau wenig betreten, höchstens von Bahnbediensteten, die Atmosphäre ist daher besser als am Nordende des Perrons.

Es war auch sonst hier ein ruhiger Winkel, aber zur Ausspähung und Beobachtung günstig, weil man von da aus den ganzen mittleren Teil des Bahnhofs bis zur Gögginger Brücke gut überschauen und auch zu den Lok-Rotunden hinüberspekulieren konnte. Zudem begann hier der verbotene Heizhaussteg, der für uns von besonderer Wichtigkeit war. Man schlich sich, nachdem zuvor, wenn nötig gedeckt, vom Locus aus das Terrain sondiert war und die Umgebung sicher schien, die gestrenge Verbotstafel mißachtend, meuchlings die Treppe zum Steg hinan. War man glücklich oben, so durfte man nicht stehen bleiben, um nicht gesehen und wieder heruntergejagt zu werden. Aber wir kannten unsere Leute und wußten genau, wer gefährlich war und wer duldsamer. Von den beiden Perrondienern, der eine mit der hölzernen Hand, der andere einarmig, hatte wir nichts zu fürchten. Gefährlich dagegen war der schwarzbärtige und eben deshalb zum Glück schon von weitem kenntliche Expeditior und der scharf blickende Inspektor (Schorer) mit Brille, altbayerischem Knebelbart und einem Raubvogelgesicht.

Während wir am Steg oben herumspähen, ertönt der helle Sopran des Ulmer Läutwerks – zweimal je fünf Schläge. Oho, jetzt kommt der Orient-Expreßzug, und schon sehen wir ihn aus dem Neuseser Einschnitt heraus gegen die Oberhausener Kurve herab-eilen. Also schnell hinab und hinüber auf den dritten Perron, zum fünften Gleis.

“Orient-Expreßzug nach München” ruft der Einarmige mit seinem dröhnenden Bierbaß über die Perrons – völlig zwecklos, denn es ist weit und breit kein Mensch, der auf die Idee verfallen wäre, mit diesem Zug für das Sündengeld von ca. 7½ Mark nach München zu fahren. Nur wir stehen parat am Perron, durch eine Säule gedeckt nahe der Stiege, um nötigenfalls schnell verdunsten zu können, und spähen nach dem Zug und dem jourhabenden Beamten, ob es nicht der Gefährliche ist. Nein, es ist der Anständige mit dem blonden Vollbart, der läßt uns gewähren, das wissen wir ganz genau. Da fährt auch schon der Zug herein. Schwarzer, dichter Rauch streicht aus dem Kamin, dumpf rollend gleiten die langen, fremdartig aussehenden Wagen mit den Scheibenrädern, daher der dumpfe Ton, ein. Die Münchener B IX NANNHOFEN führt den Zug, ihre Ventile blasen wütend ab, und der Heizer hat es eilig, den Injektor anzustellen, noch bevor der Zug hält, um unnötigen Dampfverlust zu vermeiden. Schnell umgeht der dicke Münchener Führer die Maschine, zum obligaten Bierholen langt die kurze Aufenthaltszeit dieses Zuges nicht. Der weiße Pumpenauspußdampf mischt sich mit dem braunschwarzen Qualm, der dem Kamin entweicht, da infolge schnellen Absperrens des Dampfes bei der Einfahrt der Zug im Feuer plötzlich stark nachgelassen hat und dieses nun wegen ungenügender Luftzufuhr schwelt und qualmt. Nur aus fünf Wagen besteht der fremdartige Zug, drei Vierachser, noch wesentlich kürzer und leichter als heute, vielleicht 26 t schwer, und am vorderen und hinteren Ende ein Packwagen von ca. 12 bis 15 t, da der Zug unterwegs mehrfach “gestürzt” wird – zusammen etwa 110 bis 115 t Gewicht. Ein einziger Reisender entsteigt dem vornehmen Zug, der nur I. Klasse führt, es ist ein

großmächtiger Fabrikherr (Buz), dessen wichtige, eilige Reise die Benützung dieses Zuges rechtfertigt.

Da – schon läutet es ab! Drei laute Schläge der Perronglocke, dann zweimal die Schrielpfeife des Oberkondukteurs, die Maschine antwortet mit zwei kurzen Piffen, und langsam setzt sich nach vier Minuten der Zug gen München in Bewegung. Aus seinem letzten Wagen schaut, ganz in Weiß gekleidet, der Koch des Speisewagens heraus. Der hat’s schön – meinen wir, der kann von Paris bis Konstantinopel umsonst in den schönen, braunen Wägen fahren! In der Jugend sieht man eben meist nur die angenehme Seite einer Sache.

Jetzt ruft uns der klangvolle Doppelschlag der Hochzoller Glocke hinüber zum Hauptperron und wieder ans duftende Nordende zum Ingolstädter Postzug. Es währt auch nicht lange, bis derselbe am ersten Gleis hereinrumpelt. Eine unschöne Ostbahn-B V führt ihn, und da sie bereits mit Westinghousebremse ausgestattet ist, fährt sie kühn viel schneller als sonst herein, trotzdem nur drei oder vier Wagen des Zuges gebremst und die übrigen vier nur Leitungswagen sind, wie es damals meist noch die Regel war. Nun steht er da, aus acht ehemaligen Ostbahnwagen bestehend, ein ganz anderes Fuhrwerk als der Expreßzug vorhin. Es ist eine jener unschönen, klobigen Personenzugloks der früheren Bayerischen privilegierten Ostbahn-Gesellschaft. “B 14” steht auf dem kleinen gußeisernen Schild am Langkessel, als B V wird sie von der Staatsbahn im Inventar geführt, obzwar sie der Staatsbahn-B V wenig gleicht. Sie macht dieser gegenüber einen etwas plumpen, “g’scherten” Eindruck, scheint auch nicht grad besonders gepflegt zu werden. Die eckigen Schieberkästen liegen hier außen, oben auf den Zylindern, was recht unschön aussieht, der fast zylindrische gußeiserne Kamin lastet schwer auf dem Vorderende der Maschine. Der Dampfdom hinter dem Schlot erscheint zu klein und ist kaum größer als der neben ihm stehende Sandbehälter. Das Gewichtsventil mit nach vorn gerichtetem Hebel ist ebenfalls ein ungewöhnlicher Anblick, der ein harmonisches

Gesamtbild stört, und das schmale, erst nachträglich aufgesetzte Führerhaus von recht primitivem Aussehen mit weit vorspringendem Dach vermag den wenig einnehmenden Gesamteindruck des Fahrzeugs nicht zu verbessern. Das Gesamtbild unserer Staatsbahn-B V und auch der B VI kommt uns gegenüber dieser Ostbahnerin fast elegant vor, jedenfalls bedeutend gefälliger und origineller. Gar nicht zu reden von unserer lieben B IX. Der Zug hat durchaus oberbayerisches Gepräge. Lok- und Zugbegleitungspersonal schauen durchaus altbayerisch aus, und ihre kernige Sprache bestätigt dies aufs deutlichste. Auch die Maschine ist in Ingolstadt daheim, die Zuggarnitur dagegen in Regensburg. Ihr entsteigt altbayerisches Landvolk aus der Gegend von Schrobenhausen, Aichach und Friedberg in ihrer charakteristischen Tracht mit silbernen Knöpfen etc. und mit ihrer klangvollen, gern gehörten Sprache, die so ganz anders und viel charaktervoller klingt als der Augsburger Datschibrei.

Nun fährt die Ostbahnmaschine, deren Tender auf den Achslagerdeckeln noch die Zeichen B.O.B. trägt, vom Zug ab und begibt sich ganz hinten vor die Räderwerkstätte auf dem Maschinenhausgleis zurück, um auszudrehen und Wasser zu nehmen, denn sie kehrt um 1.20 Uhr nach Ingolstadt zurück. Ins Heizhaus fährt sie gar nicht, die Umkehrzeit ist zu kurz. Inzwischen hat die TEJAS – oder war es HARROD D IV? – einen angehängten Eilgutwagen von der Ostbahngarnitur weggeholt, während diese selbst stehen bleibt und für die Rückfahrt bereit ist. Ansonsten aber tritt nun die idyllische Vormittagsstimmung wieder in ihre Rechte. Warm scheint die Sonne auf die Glas- und Blechdächer der Perrons, und nur das Geschimpf der hier ungestört nistenden Spatzen oder die tonlose, schepfernde Glocke, die den Perrondiener ins Betriebsbüro ruft oder das holpernde Rollen eines leeren Bierfasses, das bei der bewußten eisernen Thür von groben Fäusten unsanft herausgeschmissen wird und über den Perron rollt, stören zeitweise diese beschauliche kgl. bayerische Ruhe. Hier ist jetzt bis 12 Uhr nichts weiter zu sehen, nur die an der Hausmauer angebrachte Höhenmarke des Bahnhofsplanies mit 490,7809 m über Normalnull zieht unser alles umfassendes Interesse für einen Augenblick auf sich, dann aber erklimmen wir abermals den verlockenden Steg und laufen sogleich bis an dessen hinteres Ende, um nicht etwa gesehen zu werden. Dort nehmen wir Aufstellung, weil von dieser Stelle aus so ziemlich alles übersehen werden kann. Denn auch das eine Heizhaus ist nun in unmittelbarer Nähe zu unseren Füßen. Da zieht sogleich eine das Haus verlassende, sauber geputzte B IX die Aufmerksamkeit auf sich, es ist die AUERBACH, sie fährt heute den Schnellzug 85 um 12.21 Uhr nach Buchloe und kommt nachmittags 4.30 Uhr mit dem Schnellzug 82 zurück, den sie weiter bis Pleinfeld befördert. Sie wird auf der Drehscheibe aufs richtige Gleis eingestellt und fährt sogleich

Bild 134: Der Augsburger Hauptbahnhof um 1930. Galerie, Dach- und Fensterformen verleihen ihm einen südländischen Charakter.



zum Ergänzen der Vorräte an Kohle und Wasser, da sie heute noch eine Fahrt von 207 km vor sich hat. Das war bei der damals üblichen einfachen Besetzung auch eine erhebliche Leistung für die Mannschaft. Obzwar die AUERBACH dicht vor der Hauptreparatur steht und seit der letzten schon zweieinhalb Jahre vergangen sind, ist sie doch noch gut beisammen, und ihr Führer, der alte Löffler, hat sie offenbar gut gepflegt, wie es bei einfacher Besetzung üblich war. Als sie im August für einige Zeit in die C.W. nach München verschwindet, bekommt er die aus derselben zurückkehrende Schwestermaschine WINDSBACH, die im frisch gestrichenen grünen Gewand besonders auffällt. Nachdem die AUERBACH weggefahren ist, können wir der schweren Versuchung nicht mehr widerstehen, ins Heizhaus selbst, das bisher scheu gemiedene und doch so sehnlich begehrte Heiligtum, wenigstens hineinzuschauen, und schleichen zu diesem Zweck über die rückwärtige Stiege hinab, neben deren Ende die Tür direkt ins Innere der Rotunde führt. Keck geworden, weil des Feiertags halber niemand um die Wege ist, schlupfen wir hinein und stehen sogleich dicht vor der "Austräglich", der alten A V FRANKFURT, die auf ihrem Eckplatz am letzten Stand des rauch- und rußgeschwärtzten Hauses von vergangenen Zeiten träumt, als sie noch Courierzüge fahren durfte und nichts wußte von Wagenwaschen und Desinfizieren etc. Sie ist uns von ihren Fahrten zum und vom Waschplatz bereits bekannt mit ihrem Trichter, dem fensterreichen Haus und dem fehlenden Dampfdom. Zunächst in der Halbtunde, deren Mauern und Gebälk gleichmäßig geschwärzt sind und daher einen düsteren Anblick bieten, stehen mehrere C III, wie CORNELIUS, FRONTENHAUSEN, BAADER, GALILEI und MARKT BIBART, wuchtig anzusehen in unmittelbarer Nähe, fast Urwelttieren ähnlich. Mit klopfendem Herzen schleichen wir weiter und treffen auf die beiden B IX ALLING und VOLKACH, liebe Bekannte, deren Heizer Nägele, welcher uns bereits kennt, uns auf die Maschine heraufholt, ins Feuer schauen läßt und allerhand erklärt – welche Wonne! Auf die ALLING dürfen wir steigen und zuschauen, wie beide Maschinen mit Liebe geputzt werden, denn das gab es damals noch! Nägele ist uns gut gesinnt, zeigt und erzählt uns vielerlei, was wir wißbegierig und andächtig in uns aufnehmen. Er teilt uns auch die Reihenfolge der B IX im Turnus mit und diesen selbst, so daß wir uns nun ganz genau kennen. Von den zehn Augsburger B IX sind acht ständig in einfacher Besetzung im Dienst, während eine als Reservemaschine dient, bei unserem Besuch war es die MOSEL, und die zehnte jeweils zur Hauptreparatur in der C.W. in München weilt. Bei ihrer Rückkehr kommt dann die nächste zur Hauptreparatur, welche ca. alle zwei Jahre stattfindet. Am übernächsten Stand erblicken wir die jüngste und formenschönste der Augsburger B IX, die DÜREN mit ihrer schön geschwungenen Ventilverkleidung, welche die späteren



Bild 135: Blick vom Süden über den Augsburger Hauptbahnhof vor 1900. Im Hintergrund sind schwach Empfangsgebäude und Bahnsteighallen zu erkennen. **Abb. 134 und 135:** Sammlung Klee

B IX von 1877 und die von 1878 auszeichnen. Ihre Cylinderstopfbüchsen erhalten eben neue Packung, ihr derzeitiger Führer, der schwarze Schmidt II, ein stattlicher, schöner Mann mit langem dunklem Vollbart – gleich Hagen in der Götterdämmerung –, ist selbst dabei tätig. Auch ihn kennen wir schon vom Sehen. Hinter der DÜREN steht die Nördlinger B III BURGKUNSTADT, die mit dem Postzug 713 um 9 Uhr gekommen ist und um 1.20 Uhr mit dem Postzug 720 wieder heimfahren wird. Trotz ihres Alters schaut sie noch ganz gut aus, ist sauber gehalten, wie es in Nördlingen gute Tradition ist, und ihre lange Namenstafel mit den breiten monumentalen Buchstaben leuchtet weithin. Dann folgen wieder mehrere C III, von denen, wie Nägele uns sagte "a Stucka 30ge dosan", und die B IX MOSEL, die derzeitige Reservemaschine für Schnellzüge. Alle übrigen B IX sind auf der Fahrt, AUERBACH hat eben das Heizhaus verlassen, WINTERHAUSEN kommt um 12.17 Uhr mit dem Postzug 717 von Pleinfeld, wir werden sie also noch begrüßen können. BISCHOFSEIM und GRÜNSTADT sind am Morgen bzw. am Vormittag nach Pleinfeld mit Personenzügen gefahren, WINDSBACH ist in der C.W. in München, und die RHEINZABERN ist morgens mit dem Courierzug 79 nach Buchloe und weiter wohl als Vorspann des Münchener Schnellzugs bis Kempten mitgefahren. Sie kehrt erst abends 7 Uhr von dort mit dem Courierzug 84 zurück. So erfahren wir, was die zehn Augsburger B IX an diesem Tag zu tun haben. B V und B VI mit oder ohne Trichter sind in diesem Heizhaus keine zu sehen, sie stehen alle nebedran im 2. Heizhaus, auch die Ulmer B VI und die von Kempten kommenden B V haben dort ihren Unterschlupf bis zu ihrer Umkehr. Wir getrauen uns nicht auch noch dorthin vorzudringen, aber wir lugen doch hinüber zu dessen Toren und Drehscheibe, neben welcher die Neu-Ulmer B VI ALLACH steht, die um 8.30 Uhr gekommen ist und mittags wieder heimfährt. Sie ist, wie die Torfmaschinen zumeist, sehr sauber anzusehen, weil die Torf-

feuerung an sich viel reinlicher und rußfreier ist als die Kohlenfeuerung. Behaglich streicht dünner, bläulich-weißer Torfrauch aus ihrem Trichter. Auf der anderen Seite erblicken wir noch eine Trichter-B V, die morgens 5.30 Uhr von Kempten den Nachtpostzug von Lindau gebracht hat und ebenfalls mittags umkehren wird. Es ist die ROTENDORF mit dem Haus in Nürnberger Form, das etwas besser schützt als die meistens zu findende Form der C.W. München.

Jetzt aber ist es Zeit, zu den beiden Mittagspostzügen von Pleinfeld und Kempten auf den Bahnhof zurückzukehren und die immer gleichbleibende Heizhausatmosphäre bzw. deren Aroma, ein ganz eigenartiges Gemisch aus Öl, Dampf und Kohlenrauch, die sich in unsere Kleidung wie Stallgeruch einhängt, zu verlassen. Nachdem wir freudig erregt und ohne beanstandet worden zu sein durch die Tür bei der FRANKFURT wieder hinausgeschlüpft sind, sehen wir uns noch schnell im Hof der Werkstätte etwas um, wo abgenommene Trichterkamäne und andere Schlote herumstehen und -liegen. Sie erscheinen uns jetzt viel größer und wuchtiger als auf den Maschinen selbst. Daneben stehen Radsätze in allen Größen bis zu solchen für die B IX, die hier ebenfalls höher erscheinen als an den Maschinen. Jetzt aber ist es höchste Zeit, denn eben hört man bereits den Ankunftspliff des einfahrenden Lindauer Zuges. Also schnell auf den Steg, von dem aus wir das Schauspiel seiner Ankunft genießen. Seine Trichter-B V – die CHIEMSEE aus Kempten – fährt schaukelnd mit ihrem ziemlich langen Zug herein, der, wie sie selbst, noch nicht mit Luftbremse ausgerüstet ist. Wir eilen vom Steg hinunter und nochmals ans Nordende des Hauptperrons und sehen dort grad noch diese B V mit dumpf dröhnendem Auspuff, den der Trichter bewirkt, vom Zug abfahren. An ihrem Torftenderaufbau sind die Deckel aufgestellt, und oben schaut der Hilfsheizer heraus. Diese alten B V sehen nicht so sauber aus wie die Nördlinger B III oder die Neu-Ulmer B VI, obzwar auch sie

nur Torf feuern, aber die hohe Zahl ihrer fast 40 Dienstjahre macht sich eben bei ihnen doch bemerkbar. Nun verkünden zweimal je fünf Schläge des klanglosen Donauwörther Läutwerks das Nahen des Postzugs 717 von Pleinfeld. Es dauert ziemlich lang, bis dieser nicht leichte Zug von 180 t von Gersthofen heraufkommt – Oberhausen war damals noch keine Station, und wir haben Zeit genug, nochmals den verbotenen Steg zu erklimmen, um von demselben aus dem einfahrenden Zug näher zu sein. Während wir dort warten, fährt die AUERBACH an ihren Schnellzug 85, der am fünften Gleis steht. Da dieser nur fünf Wägen stark ist, bedeutet er für die Maschine trotz der fortwährenden Steigung bis Buchloe keine besondere Anstrengung, zumal die Fahrzeit mit 50 Minuten für die 40 km lange Strecke reichlich bemessen ist. Er ist der "Gotthardschnellzug", weil er die direkte Verbindung über Lindau nach Zürich vermittelt und dort Anschluß an den wirklichen Gotthardzug hat. Jetzt fährt auf dem vierten Gleis der Donauwörther Zug herein, den, wie wir bereits von Nägele wissen, die WINTERHAUSEN bringt. Sie hat seit 8 Uhr morgens eine lange und beschwerliche Fahrt hinter sich, denn der Zug ist nicht leicht, hat Post und mehrere Eilgutcurswägen, und die Steigung von Meitingen herauf ist deshalb recht fühlbar. Die WINTERHAUSEN schaut recht schön grün aus, obzwar sie schon über ein halbes Jahr seit ihrer letzten Hauptreparatur wieder im Dienst ist. Sie hat, wie alle anderen B IX, bereits Westinghouse-Bremsausrüstung, und der Abdampf des Luftkompressors entweicht stoßweise dem Rohr hinter dem Kamin. Die schöne WINTERHAUSEN fährt vom Zug, sie hat jetzt Ruhe bis abends 8 Uhr, wo sie den Schnellzug 81 nach Pleinfeld fährt, den die RHEINZABERN um 7 Uhr von Kempten bringen wird. Jetzt fährt die AUERBACH gen Buchloe ab, wir wollen sie nachmittags 4.30 Uhr bei ihrer Rückkehr mit dem Schnellzug 82 nochmals begrüßen. Aber jetzt ist es hohe Zeit zur Heimkehr, die augenblickliche Regenpause kommt uns dabei zustatten.

Am Nachmittag, obzwar es immer wieder regnet, wie so oft im Juni, sind wir trotzdem kurz nach 1 Uhr wieder zur Stelle, als eben die B VI ADELSCHLAG zu unserer besonderen Freude, weil sie als Torfmaschine Trichter trägt und geschlossenen Tender hat, mit dem Personenzug von München gekommen ist und nun vor ihrer Wegfahrt noch einige Minuten bequem zu beobachten ist. Sie selbst hat bereits Westinghouse-Ausrüstung, aber ihr Zug ist noch ohne Luftbremse, wenigstens die Mehrzahl seiner Wägen. Am ersten Gleis sehen wir abfahrbereit den Personenzug nach Ingolstadt, vor dem die ILLERTISSEN – eine hiesige B VI – qualmt. Sie ist eine der ältesten B VI und schaut deshalb etwas anders aus als die bedeutend jüngere ADELSCHLAG. Cylindrischer Gußkamin, Dometil und ein schmales, erst später aufgesetztes Führerhaus sind die hauptsächlich abweichenden Merkmale ihrer Ge-

samterscheinung. Ihre Fabriktafel, die sich am Raddach des Treibrades befindet, besagt uns, daß sie 1863 geliefert wurde, also zu den ältesten ihrer Klasse gehört, während die ADELSCHLAG die spätere Bauform zeigt, die 1867 mit der ALLACH beginnt. Drüben am vierten Gleis, am Zug nach Kaufering, ist inzwischen die Lok angefahren. Es ist die alte HAUPTSMOOR von 1853, die zwar fast grad so aussieht wie die kohlegefeuerten B VI, aber ihre Räder kommen uns kleiner vor, so daß wir im Zweifel sind, ob sie nicht eine B V ist. Nähere Betrachtung bringt uns zu der Meinung, daß es in der Tat so ist. Wir stellen fest, daß ihr Raddurchmesser, das Triebwerk und das ganze Untergestell genau dem der Kemptener B V gleichen, die wir ja bereits genau studiert haben. So kommen wir auf die Vermutung, daß sie gar keine Augsburger Maschine sei, sondern eine von Kempten, aber dann müßte sie doch Trichter haben und Torf feuern. Wir werden uns nicht völlig klar über diesen Augsburger Einspanner, indem wir sie erst beträchtlich später als die einzige hiesige B V erkennen, die aus dem einstigen großen B V-Bestand zurückgeblieben ist und die nun im B VI-Turnus mittat, weil sie bereits Ersatzkessel für 10 atm hat und daher entsprechend leistungsfähiger geworden ist. Da die Ersatzkessel für B V und B VI die gleichen waren, steht hier der Dom vorn, und eine damit versehene B V gleicht daher weitgehend den B VI, und nur der Raddurchmesser und Rahmen kann als sicheres Kriterium dienen, ob man eine B V oder B VI vor sich hat. Indem wir so beraten, fährt auf dem fünften Gleis der Postzug von Neu-Ulm ein, der zu unserer höchsten Freude gleich mit zwei Trichter-B VI ankommt. OHLMÜLLER und NEUÖTTING sind es, beide echte Torfmaschinen mit Trichtern und geschlossenen Tendern und recht sauber anzusehen. Sie fahren sogleich vom Zug ab, den hierauf die hiesige B VI TREUCHTLINGEN übernimmt, um alsbald mit ihm nach München abzufahren. Wir kennen sie schon, sie hat ein vom üblichen abweichendes Führerhaus, nämlich das mit den großen seitlichen Schubblechen, wie wir es bereits bei einigen B V wie ROTTENDORF gesehen haben. Es sind dies die Häuser, die aus der Nürnberger Centralwerkstätte stammen. Sie haben etwas längere Seitenwände, keine Seitenfenster, statt dessen große Ausschnitte, welche durch ein Blech ganz verschlossen werden können und so etwas besser schützen als die kurzen Münchener Häuser. Letztere Häuser waren an allen Augsburger B VI zu sehen, wenn auch, je nach der Ausführungszeit, wieder manche Verschiedenheit bestand, nur die TREUCHTLINGEN besaß die Nürnberger Ausführung. Aus unseren Betrachtungen reißt uns jetzt der hellklingende Doppelschlag des Lindauer Läutwerks, der uns an die baldige Ankunft des Schnellzugs 82, des sog. Gotthardzugs, gemahnt, und wir eilen hinüber auf den Zwischenperron, wo am dritten Gleis dieser Zug einlaufen wird. Wir brauchen auch gar nicht lang zu warten, da sieht man durch

den Regenschleier den Zug schon die Lindauer Einfahrtskurve passieren. Er fährt noch mit ziemlicher Geschwindigkeit ein, hält aber dank der Luftbremse schnell an, und vor uns steht wieder die AUERBACH, ihr vollbärtiger Führer Löffler steigt herab und revidiert Lok- und Stangenlager, während der Heizer die Feuerung versorgt und bei angeordnetem Surrer (Bläser, A.d.R.) Kohlen aufgibt, so daß dichter dunkelbrauner Rauch aus dem Kamin wirbelt, den der wieder einsetzende Regen auf den Boden herunterdrückt. Aber das stört uns nicht, wir meinen, daß der Qualm eben dazugehört. Die AUERBACH hat es leicht mit ihrem Zug, der erst seit 1. Juni bis Pleinfeld verkehrt, während er bis dahin in Augsburg endete. Auch führt er als besondere Neuerung die III. Klasse und hat deshalb einen ganz neuen Wagen mit bequemer Sitzbänken als die gewöhnlichen Wägen III. Klasse, ferner Gasbeleuchtung, Locus und doppelten Verschuß der Coupétüren, gleich den neuen dreiachsigen Schnellzugwagen. Ansonsten hat dieser Zug nur die gewohnten zweiachsigen Coupéwagen I. und II. Klasse ohne Locus mit ihren dunkelblauen Vorhängen und den hellgrauen schmalen und unbequemen Sitzpolstern. Der nur aus fünf Wägen bestehende Zug ist also höchstens 60 t schwer, aber das genügt für die wenigen Reisenden, die diesen Zug, der sich erst einleben muß, nützen. Denn niemand fiel es zu jener Zeit ein, so halb und halb zum Vergnügen und Zeitvertreib dahin und dorthin zu fahren und Zeit und Geld dabei zu vertun, wie es heute oft geschieht.

Da – drei Schläge der Perronglocke, der Oberkondukteur mit dem altbayerischen Knebelbart läßt seine Schrilpfeife ertönen, die AUERBACH antwortet mit den zwei vorgeschriebenen kurzen Pfiffen, setzt sich mit ihrem leichten Zug schnell in Bewegung und ist gleich darauf hinter dem Pferseer Steg verschwunden. Nun haben wir Zugpause von ca. einer halben Stunde, denn gleichzeitig mit dem Schnellzug nach Donauwörth ist auch der Postzug nach München abgefahren, und damit ist der Bahnhof völlig leer geworden. Da es immer noch regnet, bleiben wir an Ort und Stelle, auf dem Steg oben waren wir dem Regen schutzlos preisgegeben. So erwarten wir unten am Hauptperron die nächsten Züge, nämlich den Lindauer und den Landsberger Postzug und dann noch den von Ingolstadt sowie den Sekundärzug von Dinkelscherben und last not least den großen Courierzug von Ulm. Besonders diesen letzten müssen wir unbedingt noch sehen, denn unter der Woche können wir uns den Spaß nicht leisten, um diese Zeit hier zu verweilen. Der Lindauer Postzug kommt schon eingefahren – etwas zu früh sogar und heute gleich mit zwei Trichter-B V VICTORIA und JUNO, deren erstere uns als etwas bisher nicht Gesehenes auffällt. Diese B V hat noch ihren alten Kessel und daher das besondere Aussehen und die ungewöhnliche Reihenfolge ihrer Kesselaufbauten, Dom hinten mit nach vorn gerichtetem Gewichtsventilhebel und dem Sandbehälter vor

dem Dom, während sonst bei den B VI und den Ersatzkesseln die Reihenfolge umgekehrt ist. Auch sie ist eine Torfmaschine mit Trichter und Tendraufbau. Die JUNO, die wir schon kennen, hat bereits Ersatzkessel und daher vorderen Dom gleich den B VI. Beide sind schon alte Maschinen, aus den Jahren 1857 bzw. 1856, aber noch wacker im Dienst. Auf der schwierigen Allgäuer Linie müssen sie für nicht wenige Personenzüge und für die Schnellzüge von Lindau bis Hergatz oder bis Oberstaufen recht oft zu zweit ausrücken, namentlich während der Hauptreisezeit bei winterlichem Graus, an dem von Kempten bis Oberstaufen kein Mangel ist. Die fast 50 km lange 10‰-Steigung mit ihren zahllosen engen Curven von Lindau herauf gibt im Sommer und Winter auch zwei B V genug zu schaffen. Aber sie erfüllen ihre Pflicht trotz ihres Alters noch recht wacker und sind stolz darauf, daß sie immer noch (bis 1.VII.1896) auf der schwierigen und steigungsreichen Linie Lindau – Kempten die Schnellzüge fahren dürfen. Kaum sind die beiden altbajuwarischen B V vom Zug weggefahren, da poltert schon am ersten Gleis der Ingolstädter Zug herein, der wie am Vormittag wieder eine Ostbahnmaschine bringt, die etwas Ähnlichkeit mit den älteren Staatsbahn-B II zeigt, wenigstens bezüglich Kamin und Führerhaus, aber ansonsten nicht so gefällig aussieht. Statt des Namens trägt sie am Langkessel nur eine kleine gußeiserne Tafel, auf welcher "B 90" zu lesen ist. Wir kennen uns nicht recht aus mit ihr, doch wissen wir, daß es sich um eine Maschine der Ostbahn handelt. Außerdem belehrt uns ein Schild an der Führerhausseitenwand, auf welchem statt des Gewohnen: "J.A. MAFFEI, Hirschau bei München etc." zu lesen steht: "Kgl. Bayer. Staatsbahn, Centralwerkstätte Regensburg 1880, No 16". Es ist eine 1870 umgebaute Cramptonmaschine der Ostbahn, die dann im Jahre 1880 neuen Kessel in der C.W. Regensburg erhalten hat und dabei gleichzeitig äußerlich verschönert und durch Zutaten modernisiert wurde. Auch hat sie bereits die Westinghouse-Ausrüstung und Treibradbremse. Über alles das belehrte uns wenig später mein gedrucktes, amtliches Lok-Verzeichnis, das mir mein Vater beim Beginn der Ferien von einer Eisenbahnratssitzung mitgebracht hatte, dessen Inhalt ich bald auswendig mußte und das natürlich mein Wissen ungemein bereicherte und vieles Dunkle erhellte. Wochenlang trug ich das Heft bei mir in der Rocktasche mit herum, um es ja jederzeit bei der Hand zu haben. Die 1858 von Maffei gebauten Maschinen dieser Klasse (12 Stück) wurden 1870 in gewöhnliche 2/3-gekuppelte umgebaut, um sie weiterhin verwenden zu können. Trotz einiger äußerlicher Ähnlichkeiten mit der Staatsbahn-B IX erscheint uns diese Maschine im Ganzen vielfach anders. Sie ist kürzer, und manches kommt uns ohne richtige Proportion vor. Nicht schön finden wir die auf den Zylindern liegenden eckigen Schieberkästen und die schräg liegende Schieberschubstange der hier völlig außen-



Bild 136: Das Augsburger Empfangsgebäude hat bis heute sein angenehmes Äußeres bewahren können. Die Spiegelungen im Vordergrund stammen von einem Zierbrunnen. **Abb.: W. Klee**

liegenden Steuerung. Treib- und Kuppelstangen sind nicht ausgehobelt wie bei der Staatsbahn-B IX. Auch der Sandkasten oben vor dem Dom ist abweichend, und infolge des kurzen Kessels sehen die Aufbauten gedrängt aus, auch ist der Dom niedriger als bei der "echten" B IX. Der Tender ist schmaler, faßt infolge dessen weniger Wasser. Die Maschine kann noch nicht vom Zug abfahren, obzwar schon zweimal das bekannte Signal mit der Pfeife gegeben wurde. Aber der von Dinkelscherben kommende Sekundärzug, der wegen des gleich hinter im folgenden Courierzugs nicht aufgehalten werden darf, ist im Weg. Er ist mit seiner kleinen D VI bereits zu sehen, die wacker die Steigung von Oberhausen heraufdampft. Erst als sie, es ist die kleine D VI CLOTHO, mit ihrem aus sechs Wagerln bestehenden Zug eingefahren ist, fährt die Ostbahnerin ab, und uns rufen gleichzeitig die zweimal je fünf hellen Schläge des Ulmer Läutwerks hinüber auf den dritten Perron, denn jetzt kommt der große Courierzug auf dem fünften Gleis, der Abendschnellzug gen München, der von Paris – Avricourt – Strassburg – Carlsruhe – Stuttgart – Ulm her kommt. Kaum sind wir drüben, da erscheint er schon – auch er hat heute zwei Maschinen, wie des öfteren in der Hauptreisezeit. Es sind die beiden Münchner B IX KISSINGEN und GOTHA. Der aus 14 Wägen bestehende Zug ist ca. 160 t schwer, als Schnellzug für nur eine der leichten B IX zu schwer, selbst auf dieser an sich gutartigen Linie, deren einziges ungünstiges Stück das sogenannte Gabelbachergreut mit seiner längeren Steigung 1:180 ist. Der Zug ist gut besetzt, obzwar er nur I. und II. Klasse führt, viele Leute steigen aus, noch mehr dagegen ein, um "auf Minga" (München) zu fahren. Wir aber weiden uns am Anblick der qualmenden B IX, die beide reichlich Dampf haben. Die Ventile der KISSINGEN blasen heftig ab. Wir erkennen diese als Schwestermaschine der NANNHOFEN, die wir heute Vormittag am Orient-Expreßzug sahen, ebenfalls erst 1887 gebaut und daher

noch ziemlich neu aussehend. An ihr fallen uns wieder die hohe Ventilverkleidung und der vor dem Dom stehende Sandbehälter auf, während derselbe bei der GOTHA den gewohnten Platz unten auf dem Rahmen vor den Treibrädern einnimmt. Auch die Form der Buchstaben auf der Namenstafel der KISSINGEN ist etwas anders als bei allen älteren B IX, und zwar nicht mehr so schön und monumental wie bei jenen, und ein sofortiger Vergleich mit der Namenstafel der GOTHA bestätigt unsere Meinung. Als wir noch darüber sprechen, ertönen die drei Schläge der Perronglocke, und der lange Zug setzt sich in Bewegung. Seine Zusammensetzung, die wir während seiner Vorbeifahrt mustern, zeigt außer bayerischen Wägen solche von Württemberg, Baden, ferner solche der Hessischen Ludwigsbahn (H.L.B.), der Main-Neckar-Bahn (M.N.E.) und der Pfalzbahn, ist besonders lehrreich für uns und wird mit gebührender Aufmerksamkeit während der Vorüberfahrt des Zugs schnell dem Gedächtnis eingeprägt.

Wieder um manches Wissenswerte bereichert und aufs beste unterhalten, wenden wir nunmehr unsere Schritte heimwärts, zumal nun eine Stunde Zugs pause bevorsteht und wir schon die von daheim erlaubte Zeit erheblich überschritten haben. Aber, mag es auch Unannehmlichkeiten deshalb geben, man nimmt sie halt in Kauf, es war zu schön und zu interessant, man müßte an Ort und Stelle bleiben, und schließlich hatten wir ja im Notfall den Regen als Hinderungsgrund, rechtzeitig heimzukommen. Wir haben also für heute genug und eine reichhaltige Ernte eingeheimst und unsere Kenntnisse wieder bedeutend erweitert, und damit ist Gesprächsstoff für die ganze Woche bis zum nächsten Samstag reichlich vorhanden, dem ja bereits in beglückender Nähe die goldene Ferienzeit der großen Vakanz, die dortmals noch am 1. August begann, folgen wird und damit völlige Ungebundenheit in sicherer Aussicht steht.

Ludwig Freiherr von Welser

Nach einem Manuskript »Der 29. Juni 1890 am Augsburger Bahnhof und im Heizhaus dortselbst« befanden sich damals in Augsburg oder verkehrten dort folgende Lokomotiven:

- Zug 718 nach Peinfeld mit B IX GRÜNSTADT, Rückkehr der Lokomotive abends 10 Uhr mit Schnellzug 83.
- Auf den Gütergleisen die D IV TEJAS.
- Orientexpresszug von Ulm her nach München mit der Münchner B IX NANNHOFEN.
- Postzug von Ingolstadt mit einer Ostbahn-B V (B 14). Sie hatte schon Westinghousebremse. Maschine in Ingolstadt stationiert, Zuggarnitur in Regensburg.
- Rangiermaschine MARBOD.
- Schnellzug 85 um 12.21 Uhr mit B IX AUERBACH nach Buchloe, zurück 4.30 Uhr mit Schnellzug 82 und weiter nach Pleinfeld (Führer Löffler). B IX WINDSBACH ist Ersatz, als AUERBACH in die CW Mchn. kommt.
- Im Heizhaus: A V FRANKFURT (domlos) als Waschmaschine mit fensterreichem Haus.
C III CORNELIUS, FRONTENHAUS, BAADER, GALILEI, MARKT BIBART – B IX ALLING und VOLKACH, MOSEL. Im ganzen waren in Augsburg damals 10 B IX stationiert, wovon 8 im Dienst, 1 in Reserve und 1 in CW, ferner im Heizhaus die B IX Düren, dann B III Burgkunstadt (Nördlingen).
- Auf Fahrt sind AUERBACH, WINTERHAUSEN (kommt 12.17 Uhr von Pleinfeld); BISCHOFSEIM und GRÜNSTADT sind auf Fahrt nach Pleinfeld, WINDSBACH ist in CW, RHEINZABERN ist auf Fahrt nach Buchloe (Kurierzug 79).
- Im zweiten Heizhaus sind B V und B VI, darunter B VI ALLACH (stationiert in Ulm), dann B V ROTTENDORF mit Haus in Nürnberger Form.
- Am Lindauer Zug die B V CHIEMSEE von Kempten, von Donauwörth kommt die B IX WINTERHAUSEN.
- Von München kommt B VI ADELSCHLAG, nach Ingolstadt fährt B VI ILLERTISSEN (Domventil), am Zug nach Kaufering B V HAUPTSMOOR als einzige in Augsburg noch stationierte B V (Ersatzkessel mit 10 atm, vorderer Dom, einfacher Kamin).
- Von Ulm Postzug mit B VI OHLMÜLLER und NEUÖTTING (mit Trichtern), Weiterfahrt nach München mit B VI TREUCHTLINGEN. (Führerhaus mit seitlichen Schublechen – Eigenart der CW Nbg.).
- Postzug von Lindau mit B V VICTORIA und JUNO (VICTORIA mit rückwärtigem Dom). Die B V fuhren bis 1.7.96 die Schnellzüge auf der Strecke Lindau – Kempten.
- Ingolstädter Zug mit Ostbahn-B IX B 96. Statt der Firmentafel eine Tafel K.B. Staatsbahn CW Rgsbg. 1880 Nr. 16 A 11 1072. (Anmerkung Kolb: stimmt nicht, die B 96 war keine umgebaute Crampton.)
- Zug von Dinkelscherben mit D VI CLOTHO.
- Schnellzug Paris – München mit B IX KISSINGEN und GOTH. Namenstafel der KISSINGEN nicht so schön wie bei den älteren B IX, Ventilverkleidung höher.

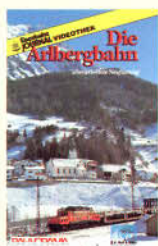
Gegenwärtig befinden sich über 50 Filme im Programm!
Hier 1/2 Dutzend der neuesten Streifen.



Volldampf a. d. Erzbergbahn (Neufass.) Streckenbeschreibung

Sensationelle Farbbilder vom Dampflokeinsatz unter Volldampf, Wochenschauzenen von 1939 und eine Fahrt mit dem Schienenbus über die Erzbergbahn in der Steiermark. Neue Version.

S.R.-Film/EJ ca. 57 min DM 59,--



Bahnorama: Arlbergbahn (Neufass.) Streckenbeschreibung

Seltene Perspektiven der interessantesten Abschnitte dieser Bahn – auch aus dem Hubschrauber – zeigen die charakteristische Atmosphäre des Bahnbetriebs. Überarbeitete Fassung.

S.R.-Film ca. 70 min DM 59,--



Mit Volldampf durch Berlin

Dampflokespannte FD- und D-Züge gaben sich im April 1994 vier Tage lang ein Stelldichein in Berlin. DESTI hat das Ereignis mit sechs Kamerateams festgehalten. Ein faszinierendes Dokument eines unwiederbringlichen Geschehens!

DESTI-Film ca. 57 min DM 69,--

Plandampf mit der 01 519 Lokomotivbeschreibung

1988 wurde die Rekolok 01 519 im RAW Meiningen komplett neu aufgebaut. Ihre Leistungsfähigkeit konnte sie während einer Plandampf-Aktion zwischen Magdeburg und Thale beweisen.

DESTI-Film ca. 50 min DM 69,--

Die Wiedergeburt der schrottreifen Schnellzug-Dampflokomotive 01 066 Lokomotivbeschreibung

Die im Raw Meiningen vorgenommene Wiederaufarbeitung der 01 066 ist in diesem Film in allen wesentlichen Schritten festgehalten.

DESTI-Film ca. 57 min DM 79,--

Die traditionsreiche Baureihe 38 Lokomotivbeschreibung

Der Film stellt die noch betriebstüchtigen deutschen Maschinen dieser so erfolgreichen Baureihe vor. Auch Szenen aus dem Regel-Alltag in Polen und eine sogenannte sächsische P 8 sind zu sehen.

DESTI-Film ca. 57 min DM 79,--

