

Die Bahnhöfe im Landkreis Deggendorf

Bernhard Rückschloß

Teil III: Auf der Hauptstrecke von Landshut nach Bayerisch Eisenstein

III.1. Der Bahnhof Otzing

III.1.1. Entstehung und Erstausrüstung der Station Otzing

Auch der Bahnhof Otzing hat seinen Ursprung in der Ostbahnzeit. Am 25. November 1872 erteilte das Königreich Bayern auf Grund des Gesetzes vom 28. April 1872 der privaten „Königlich privilegierten Actiengesellschaft der Bayerischen Ostbahnen“¹ die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Hauptbahn von Eisenstein über Plattling nach Landau. Die Konzession vom 25. November 1872 ersetzte im Abschnitt Cham–Landau die am 3. August 1869 für eine Hauptbahn von Cham über Straubing nach Mühldorf erteilte Konzession. Unser Bahnhof Otzing lag also ursprünglich an der Hauptbahnlinie Eisenstein–Mühldorf–Rosenheim, die als Teil einer internationalen Verkehrsader von Böhmen zu den Alpen gedacht war.

Offiziell eröffnete die Königlich Bayerische Staatseisenbahn am 15. Oktober 1875 die Linie von Plattling nach Mühldorf. Dieser Termin lag jedoch mitten in der Übergangsphase zwischen der privaten Ostbahn und der Staatsbahn. Die letzte Generalversammlung der Aktiengesellschaft sanktionierte am 23. März 1875 den Übernahmevertrag vom 1. März 1875 zwischen der Ostbahn und der Staatsbahn. Danach ging das Ostbahneigentum rückwirkend zum 1. Januar 1875 an die Staatsbahn über. Die förmliche Betriebsübernahme durch die Staatsbahn erfolgte am 10. Mai 1875². Zu diesem Zeitpunkt hatte die Ostbahn den Streckenbau weit vorangetrieben. Die Ostbahnleitung freilich arbeitete bis zum 31. Dezember 1875 als „Königliche Abteilung für den Betrieb der Ostbahnen“ selbständig weiter. Erst ab 1. Januar 1876 vollzog sich die vollständige Eingliederung in die Bayerische Staatsbahn³. Es läßt sich deshalb behaupten, daß noch die Ostbahn die Hauptstrecke von Plattling nach Mühldorf gebaut und in Betrieb genommen hat.

Der Bau der Hauptbahn im Streckenteil Plattling–Landau–Pilsting bereitete den Bahnbauern keine besonderen Probleme. In annähernd gerader Linie führt die Bahntrasse durch den ebenen Gäuboden nördlich an der Gemeinde Otzing vorbei. Die Ostbahn bzw. die Ostbahnleitung errichtete 6 km nach dem Bahnhof Plattling, bei Bahnkilometer 58,27 (von Landshut Hauptbahnhof aus gemessen), die erste Unterwegsstation Otzing.

Die Gemeinde Otzing erhielt einen Standardbahnhof aus dem Ende der Ostbahnzeit, wie er für gewöhnliche Landgemeinden vorgesehen war. Im Unter-



Zum Zeitpunkt seiner Inbetriebnahme am 15. Oktober 1875 lag der Bahnhof Otzing auf der Hauptstrecke Plattling–Landau–Mühldorf. Otzing erhielt ein Empfangsgebäude aus der Spätzeit der Ostbahngesellschaft. In der Zeit um 1870 bis 1875 errichtete die Ostbahn an den gewöhnlichen Unterwegsstationen einfache zweigeschossige Empfangsgebäude mit einem Quergiebel. Nach beinahe 120 Jahren Betriebszeit zog die Deutsche Bahn A. G. am 26. März 1995 das letzte Bahnpersonal aus Otzing ab.

Foto: Bernhard Rückschloß, Februar 1993

schied zu den fünfzehn Jahre zuvor errichteten Bahnhofsgebäuden auf der Strecke Landshut–Geiselhöring–Passau, zum Beispiel in Stephansposching, Langenisarhofen oder Osterhofen, fallen die Bahnhofsbauten aus der Zeit von 1873 bis 1875 durch einen Quergiebel auf. Das Otzinger Bahnhofsgebäude ist das einzige im Landkreis Deggendorf, das diesem späten Ostbahn-Bahnhofstyp entspricht. Als baugleiche Bahnhofsbauten seien hier beispielhaft die Nachbarstation Wallersdorf oder die Stationen Steinrain und Eggmühl aufgeführt, die beiden Letztgenannten an der am 6. August 1873 eröffneten Hauptbahn von Neufahrn in Niederbayern nach Obertraubling gelegen.

Noch heute kann man auf der Fahrt von Plattling nach München die drei unterschiedlichen Streckenbauabschnitte anhand der typisierten Bahnhofsbauten erkennen. Jedes der identischen Bahnhofsgebäude in Otzing und in Wallersdorf, die auf dem am 15. Oktober 1875 von der Ostbahn in Betrieb genommenen Streckenteil bis Pilsting liegen, hat zusammen mit den Quergiebeln vier Giebelseiten. Die Baukörper und Dachformen der gewöhnlichen Unterwegsbahnhöfe auf dem weiteren Abschnitt bis Landshut, zum Beispiel in den Stationen Schwaigen, Ahrain und Altheim, unterscheiden sich wesentlich vom

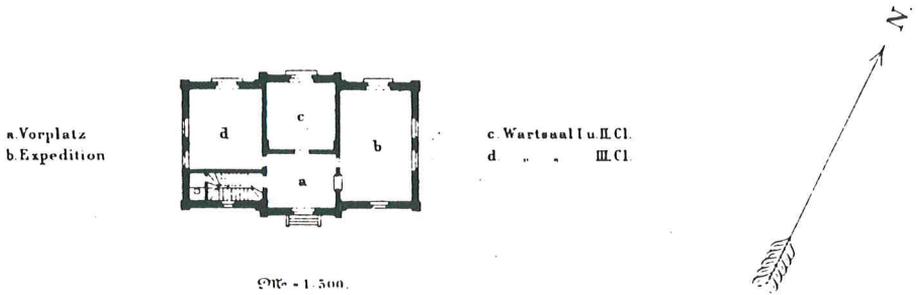


An ganz anderer Stelle in Ostbayern findet man Empfangsgebäude, die dem späten Ostbahntyp in Otzing entsprechen. Ein Beispiel hierfür gibt der Bahnhof Steinrain, der an der am 6. August 1873 eröffneten Strecke Neufahrn–Obertraubling liegt. Der Bahnhof Steinrain steht seit 1988 leer und ist dem Verfall preisgegeben.
Foto: Bernhard Rückschloß, Mai 1992

Otzing Bahnhofstyp durch ein Walmdach, das durch einen Quergiebel unterbrochen ist. Außerdem fallen diese drei Bahnhöfe im Gegensatz zu den gewöhnlichen Ostbahnbauten durch Rundbogenfenster auf. Bei den Bahnhofsbauten in Schwaigen, Ahrain und Altheim handelt es sich um einen Typenbau der Königlich Bayerischen Staatsbahn aus dem Jahr 1880 (s. u.). Der frühe Ostbahntyp begegnet dem Bahnfahrer bei den gewöhnlichen Landgemeinden entlang des letzten Streckenabschnitts zwischen Landshut und München. Dieser Streckenteil wurde am 3. November 1858 eröffnet. Auf ihm befinden sich schlicht gehaltene Empfangsgebäude, die ein einfaches Satteldach – ohne Quergiebel – deckt. Als Beispiele für diesen frühen Ostbahn-Bahnhofstyp seien die Stationen Bruckberg, Langenbach oder Neufahrn in Oberbayern genannt.

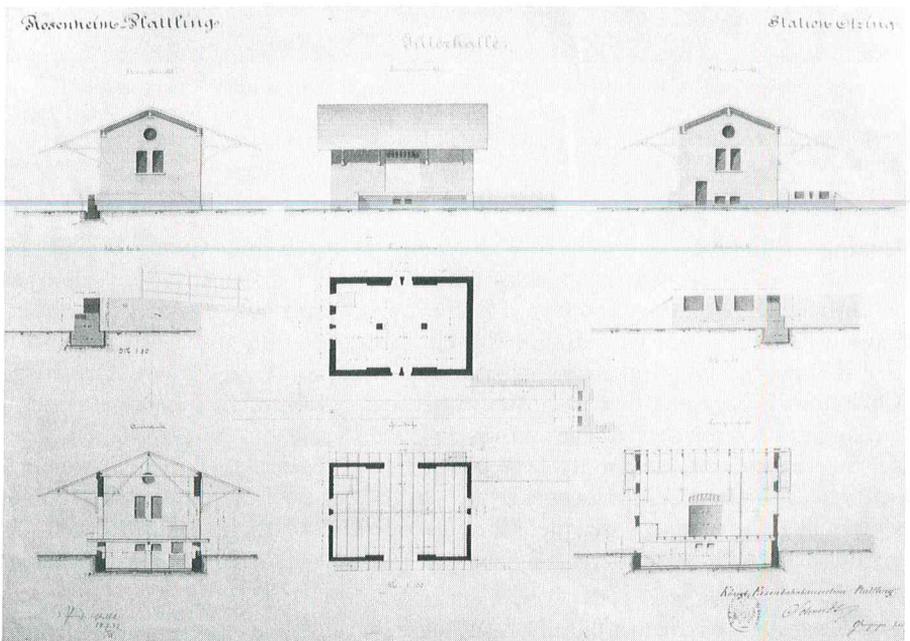
Das Betriebsgebäude am Bahnhof Otzing beherbergte nach dem beiliegenden Grundrißplan vom Februar 1883 einen „Wartesaal I. und II. Classe“, einen „Wartesaal III. Classe“ sowie eine „Expedition“. Im ersten Stock hatte der Bahnhofsvorsteher seine Dienstwohnung. Selbstverständlich verfügte der Bahnhof als öffentliche Einrichtung über eine hölzerne Abtrittsbude, die sich auf Bahnsteig 1 etwa 25 Meter in Richtung Landau befand.

– Gleisseite –



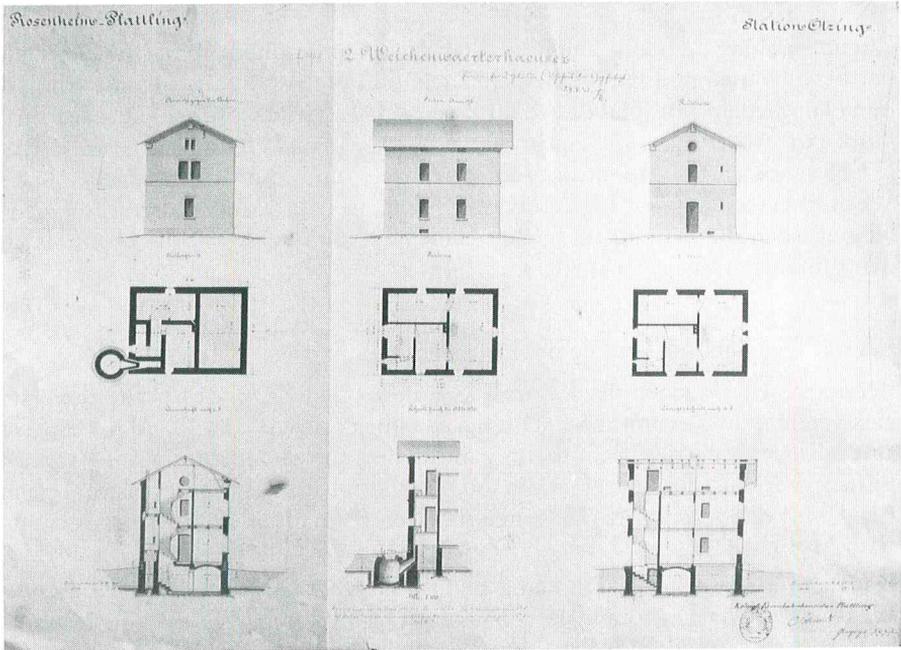
Grundrißplan des Hauptgebäudes in der Station Otzing vom Mai 1883.

Quelle: Bayer. Hauptstaatsarchiv – Kriegsarchiv, Generalstab, Bestands-Nr. 417



Die kleinste Güterhalle auf dem Gebiet des heutigen Landkreises Deggendorf hatte die Station Otzing. Der Güterumschlag ging auf jeder Längsseite über nur ein Tor von sich. Nachdem die Stückgutverladung in Otzing im Jahr 1970 aufgegeben wurde, stand die Halle leer. Anfang der achtziger Jahre fiel das Gebäude der Spitzhacke zum Opfer.

Quelle: Archiv des Verkehrsmuseums Nürnberg



Zur Grundausrüstung der Station Otzing gehörten zwei Weichenwarterwohnhäuser, die heute schon längst abgerissen sind. Jedes dieser Bahndienstwohnhäuser bot Platz für zwei Familien. Als Marginalie sei erwähnt, daß im Jahr 1875 auf dem Land Wohnungen mit Klosetts zur gehobenen Kategorie gehörten. Quelle: Archiv des Verkehrsmuseums Nürnberg

Die Staatsbahn führte den Bahnhof Otzing als Station. Dies bedeutete, daß Otzing mit den erforderlichen Anlagen zur Güterabfertigung ausgestattet wurde. Nach dem Gleisplan aus dem Jahr 1883 (siehe Kartenbeilage zu dieser Ausgabe) konnten Züge aus beiden Richtungen direkt in ein Rangiergleis, das südlich des Hauptdurchfahrtsgleises lag, einfahren. Vom Rangiergleis aus führte in jede Richtung ein Ladegleis. Am westlichen Ladegleis hin zum Hauptgebäude erleichterte eine Verladerampe in Form einer Kopframpe die Ladegeschäfte. An dieser Rampe schloß sich zur witterungsgeschützten Lagerung der Bahngüter eine Güterhalle an. Die Otzinger Güterhalle hatte zur Gleisseite und zur Straßenseite je ein Tor. Damit war sie 1883 die kleinste Güterhalle auf dem Gebiet des heutigen Landkreises Deggendorf. Das Wegziehen der vollbeladenen Güterwaggons von der Verladerampe und von der Güterhalle konnten die Bahnbediensteten unterbrechen, um anhand einer Gleiswaage die Waggongewichte zu notieren. Die Otzinger Gleiswaage war als Brückenwaage gebaut⁴. Dieselbe zweckmäßige Anordnung von Kopframpe, Güterhalle und Gleiswaage besaßen um 1880 auch die Stationen Deggendorf, Langenisarhofen, Osterhofen und der Bahnhof Plattling.

Wichtig für den Eisenbahnbetrieb auf der eingleisigen Hauptstrecke war in Otzing ein Ausweichgleis, auf dem Züge bis zu einer Länge von 436 Meter eine

Zugüberholung oder eine Zugkreuzung abwarten konnten. In der Anfangszeit der Eisenbahnen mußten die Bediensteten die „Wechsel“⁴⁵ und Signale vor Ort mit Handhebeln und Handkurbeln bedienen. Hierfür wohnten an jeder Einfahrt zur Ausweiche die zuständigen Wechsel- und Signalwärter in einem zweigeschossigen, standardisierten Wechsel- und Signalwärterhaus. Jedes Wechselwärterhaus bot Platz für zwei Familien. Zusätzlich hatten die Eisenbahner noch die Schranken an den beiden Bahnübergängen, die ebenfalls an den Einfahrten lagen, zu kurbeln.

III.1.2. Der Bahnhof Otzing in 121 Jahren Bahnbetrieb

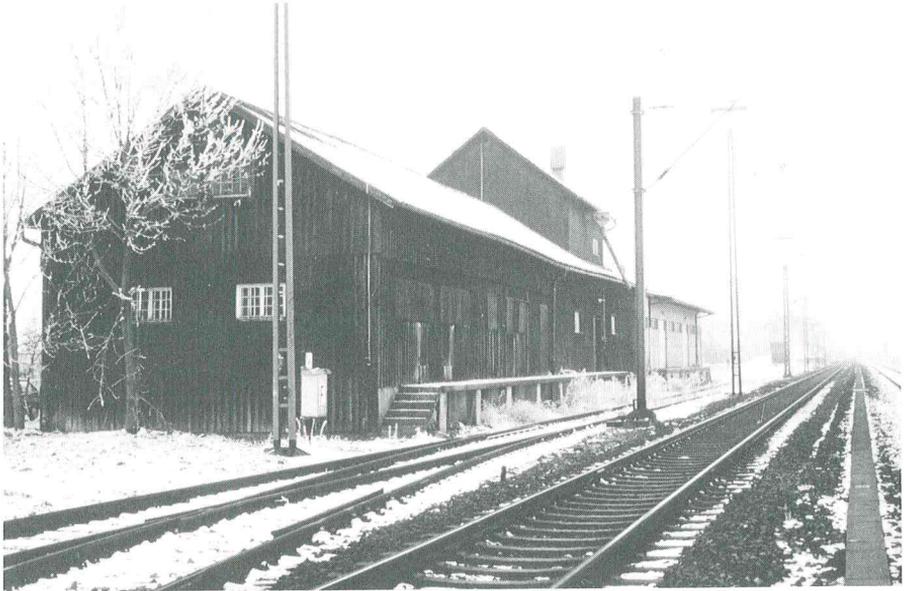
Bereits fünf Jahre nach der Eröffnung kam für den Bahnhof Otzing die erste einschneidende Veränderung. Die Staatsbahn eröffnete am 15. Mai 1880 die 45,22 Kilometer lange Hauptbahn von Pilsting nach Landshut. Vom Bahnhof Pilsting verläuft die neue Hauptbahn annähernd in Luftlinie im Isartal nach Landshut, das bereits seit 1858 einen direkten Bahnanschluß zur Landeshauptstadt München hat.

Der Bahnhof Otzing lag somit ab dem 15. Mai 1880 an den beiden Hauptstreckensträngen Plattling–Landshut–München und Plattling–Mühldorf. Der eingleisige Streckenabschnitt Plattling–Pilsting mußte die doppelte Streckenbelastung aufnehmen. Er geriet deshalb im alltäglichen Eisenbahnbetrieb immer mehr zu einem Nadelöhr. Erst 21 Jahre nach Eröffnung der Pilsting–Landshuter Linie schuf das Königreich Bayern die erforderliche Abhilfe. Mit Gesetz vom 18. Dezember 1901 stellte der Bayerische Landtag den Bedarf für den zweigleisigen Ausbau des Abschnitts Plattling–Landau fest und ermächtigte den Staatsminister der Finanzen, entsprechende Staatsanlehen aufzunehmen. Die Staatsbahn verlegte in den Jahren 1902 bis 1905 das zweite Streckengleis von Plattling nach Landau und sinnvollerweise weiter bis zum Abzweigbahnhof Pilsting.

Mit dem Ausbau zur Doppelbahn verschwanden in Otzing die beiden Bahnübergänge. Dafür unterquerten etwa jeweils 100 Meter weiter in Richtung Landau und in Richtung Plattling versetzt zwei Straßen mittels Unterführungen die Hauptstrecke. Um diese Zeit beseitigte die Staatsbahn weitere höhengleiche Übergänge entlang der Strecke. Der Erdaushub zu einer Bahnunterführung in der Nähe von Eisenstorf förderte dabei frühbronzezeitliche Gräber zu Tage.

Der Bildfahrplan, gültig ab 1. Mai 1912, belegt, daß der Bahnhof Otzing auch nach dem zweigleisigen Ausbau über eine Ausweichmöglichkeit verfügt hat. Neben den beiden Streckengleisen (Gleis 1 und Gleis 2) war noch ein Ausweichgleis (Gleis 3) vorhanden.

Im Jahr 1904 wurde der Bahnhof Plattling „centralisiert“, d. h. er bekam zentrale mechanische Stellwerkseinrichtungen. Mit dieser Maßnahme mußte sinn-



Im Gäuboden gehörte zu jedem Bahnhof ein landwirtschaftliches Lagerhaus. Der Bahnhof Otzing bekam nach der Jahrhundertwende ein Baywa-Lagerhaus. Leider hatte auch dieser Bau kein gnädiges Schicksal. Nachdem der Tarifpunkt Otzing schon lange aufgehoben war, riß die Deutsche Bahn A.G. im Frühjahr 1995 die Zufahrtsweichen heraus. Der Teil der Lagerhalle, der aus Holz bestand, wurde im selben Jahr abgerissen. Der gemauerte Teil beherbergt heute ein Schützenheim.

Foto: Bernhard Rückschloß, Februar 1993

vollerweise die Installation von mechanischen Stellwerken auf den Nachbarstationen einhergehen. Die Staatsbahn richtete deshalb zeitgleich mit dem zweigleisigen Streckenausbau in Otzing ein Stellwerk ein. Nunmehr regelte im Otzinger Bahnhofsgebäude der „jourhabende Beamte“⁶ die Zugfahrten über zentrale Siganalkurbeln und Weichenhebel. Nach der Stellwerkseinteilung der Bayerischen Staatsbahn handelte es sich um ein Stellwerk der „Klasse 1“⁷. Die beiden Wechsel- bzw. Signalwärterhäuser wurden auch nach der „Centralisierung“ als Bahndienstwohnhäuser weiterhin gebraucht.

Die Eisenbahn brachte Otzing einige wirtschaftliche Vorteile. Der zügige Abtransport landwirtschaftlicher Güter erschloß im Großraum München neue Absatzmärkte. Dies führte dazu, daß zusätzlich zu der bahneigenen Güterhalle ein großes landwirtschaftliches Baywa-Lagerhaus entlang des östlichen Ladeleises hinzukam.

Die nächste größere Veränderungen an den Otzinger Bahnanlagen kam mitten im Zweiten Weltkrieg. Wegen des Verkehrs von bzw. zu dem Wirtschaftszentrum München gelangte die Hauptbahn Plattling–Landshut zu einer überragenden Bedeutung. Die als Abschnitt einer internationalen Verkehrsader ge-

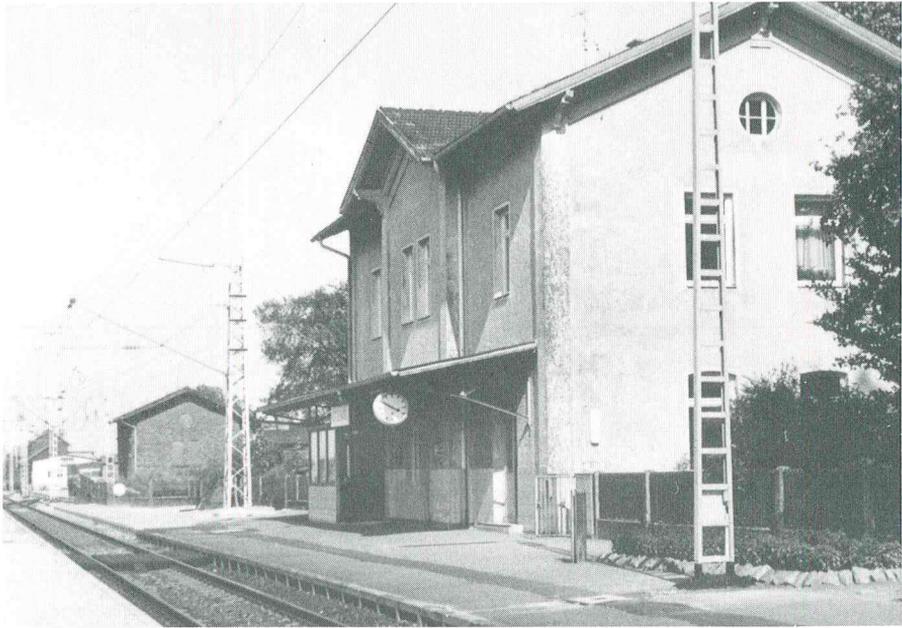
dachte Bahnlinie Pilsting–Mühldorf trat immer mehr zurück. Es kam schließlich soweit, daß das zweite Streckengleis entbehrlich wurde. Die kriegswirtschaftlich bedingte Rohstoffknappheit tat ein Übriges. Die Deutsche Reichsbahn baute deshalb im Kriegsjahr 1942 das zweite Streckengleis aus⁸. Das Schienenmaterial sollte für einen notwendigen Bahnbau in den Besatzungsgebieten Verwendung finden. Das zweite Streckengleis wurde nach dem Krieg nicht mehr wiederaufgebaut. Nach dem Gleisrückbau im Jahr 1942 standen dem Otzinger Fahrdienstleiter weiterhin drei durchgehende Gleise zur Verfügung: ein Durchfahrtsgleis (Gleis 1) und zwei Ausweichgleise (Gleis 2 und Gleis 3). Nach 1942 bot das Ausweichgleis auf Gleis 2, das aus dem ehemaligen zweiten Streckengleis bestand, mit einer Nutzlänge von 694 Meter die längste Ausweichmöglichkeit zwischen Plattling und Dingolfing.

Bis in die sechziger Jahre blieben die Otzinger Bahnanlagen unverändert. Die Deutsche Bundesbahn nahm am 25. Mai 1966 ein elektrisches Drucktastenstellwerk in Betrieb⁹. Gleichzeitig wurden die Formsignale durch Lichtsignale ersetzt. Der Bahnbeamte brauchte jetzt nicht mehr die Weichenhebel und Signalkurbeln mit der Hand umzustellen. Stattdessen regelte er die Zugfahrten bequemer per Knopfdruck an einem Stellpult. Der Bahnhof Otzing war nach Schöllnach der zweite Bahnhof im Landkreis Deggendorf, der mit einem elektrischen Drucktastenstellwerk und Lichtsignalen ausgestattet wurde.

Im Sommer 1966 verputzte die Deutsche Bundesbahn als etwas zweifelhafte Modernisierungsmaßnahme das trauliche Backsteingebäude. An der Straßenseite des damals 91-jährigen Gebäudes wurden, einem zeitgenössischen Modetrend folgend, sogar Glasbausteine eingemauert.

Interessant ist, daß die letzte schwere Dampflokleistung in Niederbayern durch den Bahnhof Otzing führte. Plattlinger Personenzugdampflok der Baureihe 38.10 zogen bis Ende September 1968 sämtliche Eilzüge zwischen Landshut und Plattling. Diese schweren Eilzüge, die im Wochenendverkehr aus bis zu 13 D-Zugwagen bestanden, beanspruchten die Loks und ihr Personal auf das Äußerste. Das Passieren des Bahnhofs Otzing war auf jeden Fall für den Betrachter am Bahnsteig ein eindrucksvolles Erlebnis.

Auch der Bahnhof Otzing, der verwaltungsmäßig stets zur Hauptdienststelle Plattling gehörte, bekam den wirtschaftlichen Niedergang der Bahn zu spüren. In der Nachkriegszeit geriet die als Teil einer internationalen Magistrale konzipierte Linie Pilsting–Neumarkt St. Veit immer weiter ins Hintertreffen. Die am 15. Oktober 1875 so hoffnungsvoll eröffnete Strecke erlebte einen unaufhaltsamen Beförderungsschwund. Schließlich war sie eine der ersten Strecken, die die Deutsche Bundesbahn in Niederbayern stilllegte. Der letzte Zug zwischen Pilsting und Frontenhausen fuhr am 13. Dezember 1969. Seitdem rollt an unserem Bahnhof Otzing nur mehr der Zugverkehr zwischen Plattling und Landshut vorbei. Die Verkehrsverlagerung von der Hauptstrecke Plattling–Landau–Mühldorf hin zur Hauptstrecke Plattling–Landau–Landshut spiegelt



Die Bahnsteigszene am Bahnhof Otzing kurz nach Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs, der am 30. Mai 1976 eröffnet wurde. In der Flucht des Empfangsgebäudes folgt die Güterhalle aus dem Jahr 1875 und dahinter das Baywa-Lagerhaus. Foto: Archiv Michael S. Westerholz, Deggendorf

sich auch in der Streckenkilometrierung wider: Ursprünglich erfolgte die für Otzing maßgebliche Kilometrierung von Mühldorf aus. Heute befindet sich der Kilometerstein 0,00 in Landshut Hauptbahnhof.

Schmerzlich stimmt es, daß die Konkurrenz auf der Straße den Güterumschlag am Gäuboden-Bahnhof Otzing völlig zum Erliegen gebracht hat. Eignet sich doch gerade die Bahn besonders gut für den Transport landwirtschaftlicher Erzeugnisse und Massengüter. Der Stückgutverkehr kam spätestens ab dem 1. Juni 1970 zum Bahnhof Plattling¹⁰. Die Deutsche Bundesbahn riß Anfang der achtziger Jahre die Güterhalle aus der Ostbahnzeit ab. Wegen des zu geringen Güteraufkommens fiel auch der Tarifpunkt Otzing im Wagenladungsverkehr weg. Das Baywa-Lagerhaus am östlichen Ladegleis hatte schon lange ausgedient. Im Jahr 1995 wurde der Teil des langgezogenen Gebäudes, der aus Holz gebaut worden war, abgerissen. Der restliche Lagerhausbau aus Mauerwerk beherbergt heute ein Schützenheim.

Ein erfreulicheres Ereignis erlebte der Bahnhof Otzing am 30. Mai 1976. Der planmäßige elektrische Zugbetrieb begann an diesem Tag zwischen Plattling und Landshut.

Das Jahr 1995 brachte für den Bahnhof Otzing nichts Gutes. Die Deutsche



Ein Relikt aus den Anfängen hat sich bis heute erhalten. Das zweite Bahnwärterhaus von Otzing in Richtung Wallersdorf trägt auf seiner Frontseite noch den achtzackigen Ostbahnstern. Im Zeitraum von etwa 1870 bis 1875 galt dieser Stern als Emblem der „Königlich privilegierten Actiengesellschaft der Bayerischen Ostbahnen“. Foto: Bernhard Rückschloß, Februar 1993

Bahn A.G. sah auf der eingleisigen Hauptstrecke keinerlei Bedarf mehr für einen Kreuzungs- bzw. Überholbahnhof in Otzing. Im Frühjahr 1995 baute die Bahnverwaltung das Drucktastenstellwerk, die Lichtsignale, die beiden Einfahrweichen zur Ausweiche sowie die Weiche zum Ladegleis aus. Das zweite Ausweichgleis, Gleis 3, war ohnehin Jahre zuvor bereits gesperrt worden. Die zwei Geraden in der ehemaligen Ausweiche und die Gerade im Ladegleis verblieben im Gleisbett, da deren Ausbau offenbar den Aufwand nicht lohnte. Das ausgebaute Drucktastenstellwerk sowie die Lichtsignale und Weichen sollten an anderen Stellen weiterverwendet werden. Am Sonntag, dem 26. März

1995, beendete zum letzten Mal ein „Bahnerer“ im Bahnhof Otzing, dessen Gleisplan bereits nur mehr aus dem durchgehenden Streckengleis bestand, seine Dienstschicht.

Der Bahnhof Otzing ist heute eine unbesetzte Haltestelle für Regionalbahnzüge. An den Werktagen können die Bahnreisenden während des Jahresfahrplans 1996/1997 in acht Regionalbahnzüge nach Landau und in neun Regionalbahnzüge nach Plattling einsteigen. Einen gewissen Aufwärtstrend gibt es seit der Regionalisierung mit Beginn dieses Jahresfahrplans: Nach langen Jahren halten seit dem 2. Juni 1996 an Samstagen und an den Sonntagen erstmals wieder Personenzüge am Otzinger Bahnsteig (jeweils sieben Richtung Landau und Richtung Plattling).

Die Bahnverwaltungen brachten früher an sämtlichen Bahnhofsgebäuden Höhenmarken an. Daran war etwa in Brusthöhe die genaue Höhenlage über N. N. markiert und beschildert. Die millimetergenaue Angabe am Bahnhof Otzing lautet heute noch: 332,452 Meter ü. N. N. Beschilderte Höhenmarken sind heute im Bereich des Landkreises Deggendorf nur mehr in Ulrichsberg und Otzing zu finden.

Zwischen Otzing und Wallersdorf haben sich mehrere Bahngebäude im Originalzustand aus der Ostbahnzeit erhalten. Das zweite Wärterhaus in Richtung Wallersdorf trägt auf der Giebelseite zum Gleis sogar noch den achtzackigen Ostbahnstern. Dieser Stern um eine runde Vertiefung war ab etwa 1870 als „Markenemblem“ auf sämtlichen Bahnbauten der „Königlich privilegierten Actiengesellschaft der Bayerischen Ostbahnen“ angebracht.

III.2. Der Bahnhof Pankofen

III.2.1. Die Anfänge der Haltestelle Pankofen bis zum Jahr 1937

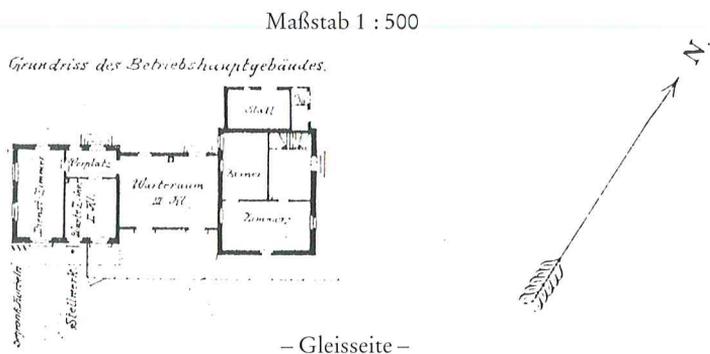
Die Königlich Bayerische Staatseisenbahn eröffnete am 16. September 1877 die Waldbahn bis Ludwigsthal. Die Hauptstrecke hat ihren Ausgangspunkt im Eisenbahnknotenpunkt Plattling. Nach dem Verlassen des Bahnhofs Plattling schwenkt die Bahn in nordöstlicher Richtung und führt anschließend geradewegs zur Deggendorfer Donaubrücke. Bei dieser direkten Linienführung blieb die Erschließung der kleinen Landgemeinden bis Deggendorf unberücksichtigt. Zum Zeitpunkt ihrer Eröffnung verlief die Hauptstrecke abseits der Bauungen von Pankofen, Mainkofen und Rettenbach auf freiem Feld. Da die Staatsbahn offenbar ein zu geringes Verkehrsaufkommen erwartete, richtete sie zwischen Plattling und Deggendorf keinen Personenzug ein.

Ende des 19. Jahrhunderts brachte die Eisenbahn den Ortschaften mit Bahnanschluß einen unerwarteten Aufschwung. Im allgemeinen Eisenbahnfieber drängten die Gemeinden, eine Haltestation an geplanten oder an bereits bestehenden Strecken zu bekommen. Es steht außer Frage, daß die bisher unberück-

sichtigten Gemeinden Pankofen und Natternberg entsprechende Gesuche an die Königlich Bayerische Staatsbahn richteten. Ihre Bitten erlangten Gehör. Die Bauabteilung der Staatsbahn richtete beim heutigen Bahnkilometer 66,566 (von Landshut Hauptbahnhof aus gemessen) einen Halt für den öffentlichen Personenverkehr ein. Im Kursbuch, gültig ab 1. Mai 1897, taucht zum ersten Mal die Haltestelle Pankofen auf.

Die „Urzelle“ des Pankofener Bahnhofs war das Bahnwärterhaus auf Posten 29 der Waldbahn, der bis etwa 1890 als Posten 3 bezeichnet wurde¹¹. Unmittelbar am Bahnwärterhaus mußte der Bahnwärter eine Tragschranke an der Bezirksstraße von Natternberg nach Plattling, damals von Plattling her gesehen die neunte höhengleiche Überfahrt, bedienen. Den weiteren Bediensteten auf Posten 29 oblag die Bedienung der Ziehschranke auf Überfahrt Nummer 7 im Bereich Ringkofen (heute Bahnkilometer 64,564), der verschließbaren Tragschranke bei Überfahrt Nummer 8 an der heutigen Gemeindeverbindungsstraße Pankofen–Rettenbach (heute Bahnkilometer 65,263) und der Ziehschranke auf Überfahrt Nummer 10 an der Gemeindeverbindungsstraße Mainkofen–Rohr (heute Bahnkilometer 67,260).

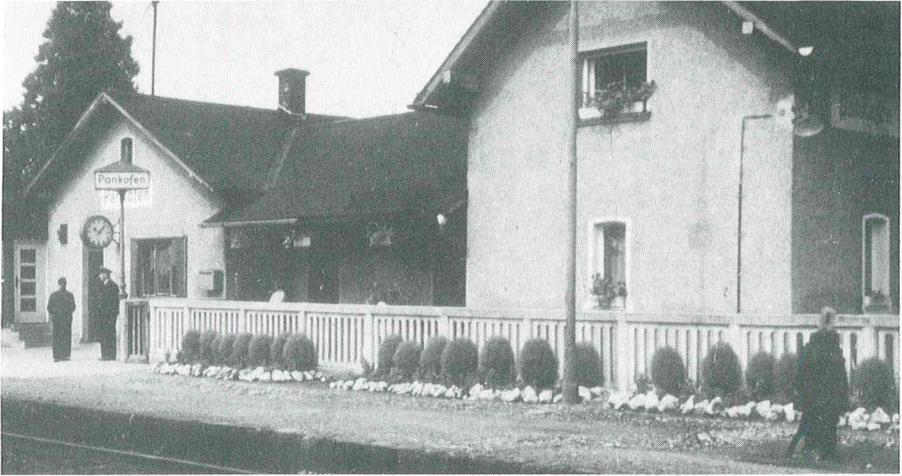
Das Bahnwärterhaus auf Posten 29 war ein Standardbahnwärterhaus mit dem Giebel zum Gleis. Der Typenbau bekam 1897 an der Westseite einen Querbau, der den „Warteraum III. Klasse“ beherbergte. An diesem Querbau schloß sich ein Anbau an, der wiederum mit dem Giebel zum Gleis stand. In dem Anbau befanden sich das Dienstzimmer und das „Wartezimmer II. Klasse“. Der be-



Der Grundrißplan des Pankofener Bahnhofsgebäudes aus der Zeit vor der im Jahr 1938 durchgeführten Bahnhofserweiterung. Die „Urzelle“ bestand aus einem Bahnwärterhaus (rechter Gebäudeteil), dem ein Querbau für den Warteraum III. Klasse und ein weiterer Anbau angefügt wurde. Dieser Anbau (linker Gebäudeteil) beherbergte ein kleines Wartezimmer II. Klasse sowie das Dienstzimmer. Im Zuge des 1938er Ausbaus wurde der Warteraum III. Klasse zum einzigen Wartesaal ohne Klasseneinteilung. In das bisherige Wartezimmer II. Klasse kam ein zusätzlicher Dienstraum.

Quelle: Archiv des Historischen Eisenbahnvereins Plattling e. V.

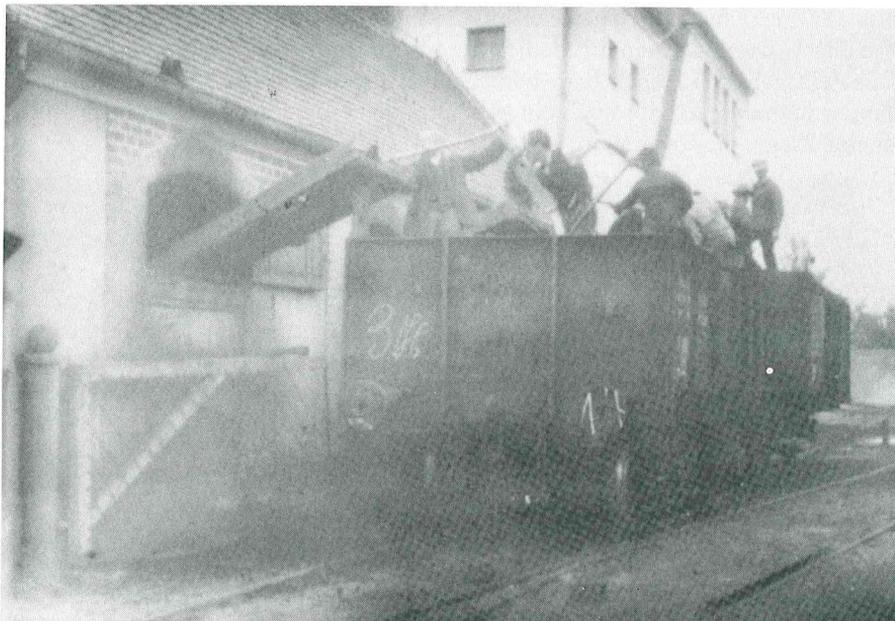
reits 1877 errichtete Gebäudeteil blieb weiterhin für Wohnzwecke genutzt. Wie alle Wärterhäuschen auf dem unteren Abschnitt der Waldbahn war es in Backstein gehalten. Nach dem beiliegenden Grundrißplan gehörte zu einem Standardbahnwärterhaus auch ein kleiner Stall, in dem die Eisenbahnerfamilie oft eine Ziege, die sogenannte „Eisenbahnerkuh“, unterbrachte.



Das Bahnhofsgebäude in Pankofen entstand aus dem Bahnwärterhaus auf Posten 29 der Waldbahn (rechter Gebäudeteil). Ihm wurden Warteräume (Querbau) und ein Gebäudetrakt für Dienstzimmer (mit Giebel zum Gleis) angebaut. — Quelle: Georg Hackl, Pankofen, ca. 1965 bis 1971

Die Staatsbahn wählte nicht den kürzesten Punkt zwischen der Bahnlinie und dem Pankofener Ortskern. Damals lag die Haltestelle vielmehr einen guten Kilometer nordöstlich der Ortsmitte Pankofens, auf halbem Weg nach Rettenbach entfernt. Die Haltestelle Pankofen hatte somit auch die Funktion, die Orte Rettenbach und Mainkofen mitzuerschließen. Über die Bezirksstraße hatten die Bahnreisenden aus den drei Ortschaften einen verhältnismäßig gut ausgebauten Zufahrtsweg. Im Laufe der folgenden Jahrzehnte gruppierte sich um den Bahnhof herum eine Wohnsiedlung. Aus der den Bahnhof umgebenden Bebauung wuchs mit der Zeit die heutige Ortschaft Pankofen-Bahnhof.

Die ersten 14 Jahre lag die Haltestelle Pankofen auf freier Strecke. Dies änderte sich mit dem Bau der Heil- und Pflgeanstalt Mainkofen. Am 11. November 1909 erfolgte die feierliche Grundsteinlegung¹². Bereits während der Bauarbeiten erschloß man das betreffende Gelände mit einer 1000 Meter langen Stichbahn von der Haltestelle Pankofen her. Die Stichbahn erscheint zum ersten Mal im Bildfahrplan, gültig ab dem 1. Oktober 1911. Sie wurde bahnamtlich als Industriegleis bezeichnet. Beim Bau des Gleisanschlusses traten mehrere mittelbronzezeitliche Siedlungsfunde zu Tage, die nach Fundort und Fundda-



In der Zeit vom 1. Oktober 1911 bis in die dreißiger Jahre führte eine Anschlußbahn von der Haltestelle Pankofen zur Heil- und Pflegeanstalt Mainkofen. Die einen Kilometer lange Bahn endete am Kesselhaus der Anstalt. Um 1930 mußten Patienten die Kohle aus den Güterwaggons in das Kohlelager am Kesselhaus schaufeln. — Quelle: Verwaltung des Bezirkskrankenhauses Mainkofen

tum genau kartiert wurden. Die Anschlußbahn zweigte von der Haltestelle Pankofen in der Weise ab, daß Züge von Plattling her kommend ohne Rangieren direkt einfahren konnten. Nach einem Schwenk nach links verlief das Gleis parallel zur Bezirksstraße und endete am späteren Kesselhaus der Anstalt.

Der Gleisanschluß diente während der Bauarbeiten zur Anfuhr von Baumaterial. Nachdem die Anstalt im Jahr 1912 bezogen worden war, gelangte über die Stichbahn die Kohle zum Heizen des Kesselhauses. Dieses Kesselhaus hebt sich heute noch durch einen Schlot von der Umgebung ab. Während der Zeit des Kohlentransportes per Bahn heizten im Kesselhaus zwei kohlegefeuerte Dampfkessel die gesamte Anstalt. Zur Verfeuerung kam hauptsächlich ober-schlesische Kohle und Ruhrkohle. Der Brennstoffverbrauch lag an kalten Wintertagen bei täglich 200 Zentnern. Interessant ist die Tatsache, daß noch in den dreißiger Jahren die Patienten die Waggons mit Schaufeln entladen mußten¹³. Die aus dem Waggon geschaufelte Kohle gelangte über eine Kohlenschütte in das Brennstofflager des Kesselhauses.

Noch vor Beginn des Zweiten Weltkriegs wurde der Bahnverkehr direkt ins Anstaltsgelände eingestellt und der Brennstoff per Lkw zum Kesselhaus gefahren¹⁴. Eine Reststrecke von 200 Meter diente an der Station Pankofen als La-

degleis weiter. Ansonsten kamen die Gleise bis zum Kesselhaus heraus. Die Trasse der Anschlußbahn ist heute noch als Geh- und Radweg, der westlich neben der Straße nach Mainkofen verläuft, gut zu erkennen.

Gesicherte Kenntnisse, wann genau die Haltestelle Pankofen eine Signalausstattung bekommen hat, liegen leider nicht vor. Der älteste Bildfahrplan, den der Verfasser im Verkehrsmuseum Nürnberg einsehen konnte, stammte vom 1. Mai 1908. Er weist in Pankofen ein „Betriebshauptgebäude mit Stellwerk“ auf. Sehr wahrscheinlich richtete die Staatsbahn im Jahr 1904, zeitgleich mit der „Centralisierung“ des Nachbarbahnhofs Plattling, Vor- und Hauptsignale ein. Nach der bayerischen Einteilung handelte es sich dabei um ein Stellwerk der „Stellwerksklasse O^S“¹⁵, d. h. der Fahrdienstleiter konnte anhand des Kurbelwerks Signale stellen. Ein Grundriß des Betriebsgebäudes aus der Zeit vor dem im Jahr 1938 durchgeführten Ausbau (s. o.) zeigt ein solches mechanisches Kurbelstellwerk. Die Pankofener Signale teilten den 9,5 Kilometer langen eingleisigen Streckenabschnitt Plattling–Deggendorf in zwei Blockabschnitte ein und ermöglichten dadurch eine höhere Zugfrequenz.

III.2.2. Der Bahnhof Pankofen ab dem im Jahr 1938 durchgeführten Ausbau

Eine wesentliche Ausbauphase erfuhren die Pankofener Bahnanlagen im Jahr 1938. Hierzu muß man vorausschicken, daß seit 1890 fünf Nebenbahnen in Betrieb genommen wurden, die alle von der Waldbahn ausgehen. Es sind dies in chronologischer Reihenfolge die Strecken Zwiesel–Grafenau am 1. September 1890, Gotteszell–Viechtach am 20. November 1890, Deggendorf–Metten am 17. Oktober 1891, Deggendorf–Hengersberg am 26. Juni 1913 und Zwiesel–Bodenmais am 3. September 1928. Von den Nebenbahnen her floß der Verkehr über die Waldbahn zum Eisenbahnknotenpunkt Plattling. Mit der Zeit geriet deshalb der mit 9,5 Kilometer verhältnismäßig lange eingleisige Streckenabschnitt zwischen Deggendorf und Plattling zu einem Nadelöhr.

Im Jahr 1938 mußte die Leistung der Waldbahn mit allen Mitteln gesteigert werden. Die Deutsche Reichsbahn baute entlang der Hauptstrecke im Rahmen der sogenannten „Ld-Maßnahmen“, das waren unter dem Mantel der Verschwiegenheit Maßnahmen zum Zweck der Landesverteidigung, Bahnhöfe und Gleisanlagen aus. Wohl unterteilten die Pankofener Signale die Strecke in zwei Blockabschnitte. Zur Erhöhung der Streckenkapazität war jedoch eine Kreuzungs- und Überholmöglichkeit zwischen Deggendorf und Plattling unumgänglich. Dabei fiel die Wahl auf den bereits vorhandenen Personenzughalt in Pankofen. Das flache Gelände erforderte kaum Erdbewegungen. Unmittelbar an der Pankofener Bahnschranke beginnend verlegte die Deutsche Reichsbahn in Richtung Deggendorf ein Ausweichgleis parallel zur Hauptstrecke. Ein 50 Meter langes Stumpfgleis kam noch am Deggendorfer Ende hinzu. An der Pankofener Ausweiche konnten bis zu 600 Meter lange Züge eine Kreuzung oder Überholung abwarten¹⁶. Das 50 Meter lange Stumpfgleis konnte



Im Jahre 1938 erfuhren die Pankofener Bahnanlagen eine wesentliche Erweiterung. Das Betriebsgebäude bekam einen holzverschalteten Anbau, der das Befehlsstellwerk des Fahrdienstleiters beherbergte (Gebäudetrakt mit Bahnhofsschild). Das links nach hinten versetzte Gebäude wurde ebenfalls 1938 errichtet. Es umfaßte einen Lagerraum für Stückgut, Toiletten und Geräteunterstände.

Quelle: Foto Bergbauer, Archiv des Historischen Eisenbahnvereins Plattling e. V.

niemals ganze Züge aufnehmen. Der Gleisstutzen bot dem Fahrdienstleiter die Möglichkeit, schadhafte Lokomotiven oder Waggons aus den Zügen zu stellen. Die erweiterte Gleisanlage ging laut dem entsprechendem Bildfahrplan am 2. Oktober 1938 erstmals in Betrieb.

Mit Errichtung des Überhol- und Kreuzungsgleises ging der weitere Ausbau der Stellwerkeinrichtungen einher. An der Westseite des Bahnhofsgebäudes fügte die Deutsche Reichsbahn einen holzverschalteten Anbau hinzu, der das Befehlsstellwerk mit Bahnhofsblock (Stellwerk 1) beherbergte. Das Befehlsstellwerk bediente der Fahrdienstleiter. In Abhängigkeit zum Befehlsstellwerk stand ein eingeschossiges Wärterstellwerk (Stellwerk 2). Diese ebenfalls holzverschaltete Stellwerksbude lag innerhalb der Ausweiche kurz nach den beiden Ausfahr-Hauptsignalen in Richtung Deggendorf. Das Befehlsstellwerk am Bahnhofsgebäude und die Stellwerksbude am Überholgleis waren rund 700 Meter voneinander entfernt. An den mechanischen Stellwerken der Einheitsbauart hingen sämtliche Signale sowie die beiden Einfahrweichen zum Überholgleis. Der Stellwerker in der Ausweiche mußte zusätzlich die Bahnschranken für die Gemeindeverbindungsstraße von Mainkofen nach Rohr, dem ehemaligen Übergang Nummer 10 (s. o.), bedienen.



Im Zuge des im Jahr 1938 durchgeführten Ausbaus installierte die Deutsche Reichsbahn am Bahnhof Pankofen ein Ausweichgleis mit 600 Meter Nutzlänge. Die Ausweiche begann nach der Bahn-schranke an der Staatsstraße 2124 in Richtung Deggendorfer Ausfahrt. An ihrem Ende hatte ein Stellwerker in seiner Stellwerksbude seinen Arbeitsplatz. Dieses Wärterstellwerk war abhängig vom Befehlsstellwerk im Hauptgebäude. Im Jahr 1938 erhielt der Bahnhof Grafling ebenfalls ein Ausweichgleis mit einem Befehlsstellwerk im Bahnhofsgebäude und mit einer ähnlichen Stellwerksbude.

Foto: Harry Schnell, 1972

Für die neu geschaffenen Bahnarbeitsplätze schuf die Deutsche Reichsbahn im Jahr 1938 an der Hauptstraße nach Mairkofen ein Eisenbahnerwohnhaus für zwei Mietparteien. Am Bahnhof entstand zur selben Zeit ein freistehendes, eingeschossiges und barackenähnliches Nebengebäude für Toiletten, Brennstofflagerräume und Geräteunterstände. Dieses Nebengebäude stand nordwestlich gegenüber dem Befehlsstellwerkanbau am Bahnhofsvorplatz. Als weitere Baumaßnahme im Zuge des 1938er Ausbaus bekam das bisher in Backstein gehaltene Bahnhofsgebäude einen Außenverputz¹⁷.

Bis zum Jahr 1938 mußte der Bahnhof Pankofen auf eine Güterhalle warten. Bis dahin konnten laut dem amtlichen Güterfrachttarif nur Eil- und Stückgut im Einzelgewicht bis zu 250 Kilogramm unter der Bedingung angenommen werden, „daß die Absender oder Empfänger . . . an der Station das Ein- und Ausladen selbst besorgen, auch die nötigen Lademittel bereitstellen“. Im Zuge des 1938er Ausbaus errichtete die Deutsche Reichsbahn unmittelbar westlich am Nebengebäude eine gemauerte Güterhalle und anschließend eine Kopframpe. Das Nebengebäude bildete mit der Güterhalle einen Baukörper. Das gerin-

ge Güterfrachtaufkommen spiegelte sich in den Ausmaßen der Pankofener Güterhalle wider. Der Lagerraum bot lediglich etwa 25 Quadratmeter überdachte Lagerfläche¹⁸. Die Güterhalle und die Verladerampe lagen am Ladegleis von dem Rest der ehemaligen Stichbahn (s. o.). Der amtliche Gleisplan vom 12. September 1941 enthält noch ein zweites ca. 100 Meter langes Ladegleis in Richtung Plattling, an dem jedoch keine Rampe liegt.

Der Zweite Weltkrieg hinterließ am Bahnhof Pankofen gottlob keine Zerstörungen. In der Stellwerksbude am Überholgleis mußten bis 1943/1944 Reichsbahnerinnen den Dienst versehen. Sie wurden durch kriegsverwundete Eisenbahner abgelöst. Der ehemalige Pankofener Bahnvorstand Josef Keller erinnert sich an die Wirren der letzten Kriegstage: „Am Stumpfgleis unten am Überholgleis stand wochenlang eine bombenbeschädigte Lok. Alliierte Jabos hielten die Dampflok für betriebsbereit und beschossen dieselbe Lok an mehreren Tagen mit Bordwaffen. Auswirkungen hatte der Zweite Weltkrieg auf unseren Bahnhof insoweit, als daß alliierte Bomberflugzeuge am 16. April 1945 den Bahnhof Plattling ausschalteten und deutsche Truppen am 27. April 1945 die Deggendorfer Donaubrücke sprengten. Wegen der Unpassierbarkeit des Plattlinger Bahnhofes blieb am 16. April 1945 auf dem Überholgleis ein Güterzug liegen. Beladen war der Zug mit Räumgut aus den besetzten Gebieten, hauptsächlich mit Lebensmitteln. Nach der Sprengung der Donaubrücke konnten die Waggons auch nicht mehr nach Deggendorf rückgeführt werden. Da der Güterzug den Aufräumarbeiten und den Wiederaufbauarbeiten in Plattling im Wege war, blockierte er etwa sechs Monate lang das Überholgleis. In dieser Zeit räumten Hamsterer die Güterwaggons weitgehend leer.“

Die pensionierten Pankofener Eisenbahner Josef Keller und Franz Xaver Seiderer schildern den improvisierten Bahnbetrieb bis zur Wiedereröffnung der neu aufgebauten Deggendorfer Donaubrücke am 3. April 1946 wie folgt: „Erst im Juni 1945 konnten wieder Züge bis zum Bahnhof Plattling nach einem vorläufigen Fahrplan einfahren. Die Personenzüge nach Deggendorf gingen bis Fischerdorf. In eine Fahrtrichtung wurden die Züge über die gesamte Distanz nachgeschoben. Ab Pankofen verkehrte die Fuhre als Sperrfahrt bis zu einem Wärterhaltesignal, das vor der Bahnbrücke über die heutige Bundesstraße 11 im Gleis stand. Die Bahnmeisterei Deggendorf verlegte eine hölzerne Plattform auf der Fischerdorfer Gleisseite. Von diesem Notbahnsteig führte eine Holzterrasse die Bahnböschung hinab, von wo die Weiterreise vonstatten gehen mußte.“

Auf Grund der Nachkriegsverhältnisse wurde das Pankofener Überholgleis doch noch unentbehrlich. Dies hatte jedoch eine ganz andere Ursache als der Grund, für den es die Deutsche Reichsbahn 1938 verlegt hatte. In den letzten Kriegstagen flog die Eisenbahnbrücke am Passauer Kachletkraftwerk ebenfalls in die Luft. Diese Donaubrücke war erst am 29. April 1948 wiederaufgebaut¹⁹. In der Zeit vom 3. April 1946 bis zum 29. April 1948 lief somit der gesamte

Bahnverkehr von Freyung und von Haidmühle, soweit er für den Gäuboden und den Passauer Raum bestimmt war, über die Deggendorfer Donaubrücke. In diesen zwei Jahren des Hochbetriebs hatte das Pankofener Überholgleis seine Bewährungszeit.

Der Bahnhof Pankofen, der stets der Hauptdienststelle Plattling unterstand, blieb bis Anfang der siebziger Jahre unverändert. In den sechziger Jahren versahen bis auf die Zeiten der Betriebsruhe, das war die Nachtzeit von 23.10 bis 3.10 an Werktagen und von 23.10 bis 5.40 an Sonntagen, ständig drei Bahnbeamte ihren Dienst. Am Bahnhofsgebäude hatte der Fahrdienstleiter, zugleich Bahnhofsvorsteher, zusätzlich zu seinen fahrdienstlichen Aufgaben noch den Fahrkartenverkauf sowie die Gepäck- und Güterabfertigung zu erledigen. Ebenfalls am Bahnhofsgebäude mußte ein Schrankenwärter sowohl die Schranke an der Staatsstraße 2124 als auch die Schranke für den Übergang bei Bahnkilometer 65,263, den ehemaligen Übergang Nummer 8 (s. o.), kurbeln. Der dritte Mann saß in der Stellwerksbude am Überholgleis²⁰.

Erstmals bekam der Bahnhof Pankofen den Strukturwandel im Jahr 1970 zu spüren. Die Deutsche Bundesbahn beendete mit Ablauf des 31. Mai 1970 die Stückgutverladung in Pankofen, da sie den Stückgutverkehr am Bahnhof Plattling konzentrierte.

Einen Schritt hin zu mehr Sicherheit brachte am 21. Dezember 1971 die Inbetriebnahme einer automatischen Blinklichtanlage mit Halbschranken an der Hauptstraße von Plattling nach Natternberg, der Staatsstraße 2124²¹. Der Übergang, 200 Meter in Richtung Plattling, ehemals Übergang Nummer 8 (s. o.), erhielt gleichzeitig eine automatische Blinklichtanlage. In Pankofen fiel somit der Arbeitsplatz des Schrankenwärters weg.

Der Bahnhof Pankofen blieb vom Rückgang des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene nicht verschont. Da durch den Eisernen Vorhang der erwartete Verkehrsaufschwung auf der Waldbahn ausgeblieben war, zeichnete sich erst recht keinerlei Bedarf mehr für das Pankofener Überholgleis ab. Ab dem 30. Mai 1976, den Beginn des Sommerfahrplans 1976, nahm deshalb die Deutsche Bundesbahn das Überholgleis samt Signalen und Stellwerkseinrichtungen außer Betrieb und baute die Anlagen ab. Das verbliebene Bahnpersonal mußte die Pankofer Bahnarbeitsplätze räumen. Am 29. Mai 1976 um 23.10 Uhr beendeten die letzten Pankofener Eisenbahner ihre Dienstschicht. Es waren dies der Fahrdienstleiter Josef Keller „oben“ im Bahnhof und der Stellwerker Erich Meier „unten“ in der Stellwerksbude. Von nun an stand der Bahnhof Pankofen leer. Ein Zyniker schrieb auf dem betreffenden Kundenaushang: „Wegen Reichtums geschlossen“²².

Heute führt die als Umgehung von Mainkofen großzügig ausgebaute Staatsstraße 2124 an anderer Stelle mittels einer Straßenbrücke über die Waldbahn.



Die Deutsche Bundesbahn nahm am 30. Mai 1976 das Pankofener Ausweichgleis mit seinen Signal- und Stellwerksanlagen außer Betrieb. Gleichzeitig wurde das Bahnpersonal abgezogen. Bis zu seinem Abriß im Jahr 1986 stand das Bahnhofsgebäude leer.

Foto: Bernhard Rückschloß, Dezember 1983

Die ehemalige Staatsstraße ist im Bereich des Bahnhofs Pankofen zur Gemeindestraße zurückgestuft. Der Bahnübergang am Überholgleis (ehemals Übergang Nr. 10) wurde aufgelassen.

Anfang der achtziger Jahre erlebte der Streckenabschnitt zwischen Pankofen und Deggendorf eine wesentliche Umgestaltung. Ein 1700 Meter langes Teilstück wurde um 30 Meter nach Westen verlegt und der Bahndamm auf eine Höhe von 8,50 Meter aufgeschüttet. Die Autobahndirektion Südbayern veranlaßte diese Neutrassierung, da die Überführung der Waldbahn über die Bundesautobahn A 3 eine ausreichende Durchfahrtshöhe bieten muß. Die Inbetriebnahme des neuen Bahndammes erfolgte am 23. August 1981²³.

Das Gesicht des Bahnhofs und der nunmehrigen Haltestelle Pankofen hat sich stark verändert. Der Bereich des einstigen Überholgleises liegt heute wieder auf freier Strecke. Die Deutsche Bundesbahn riß im Jahr 1986 das Bahnhofsgebäude samt Nebengebäude und Güterhalle ab. Einige Reste des Bahnhofs bewahrt der Historische Eisenbahnverein Plattling e.V. auf. Das Ladegleis hin zur Kopframpe ist heute ebenfalls herausgerissen; das Ladegleis in Richtung Plattling liegt weitgehend ungenutzt im Gleisbett. Am Pankofener Bahnsteig steht nunmehr ein schmuckloser Unterstand. Im Jahresfahrplan 1996/97 halten in jede Richtung von Montag bis Freitag immerhin 17 und an Sonntagen 15 Re-



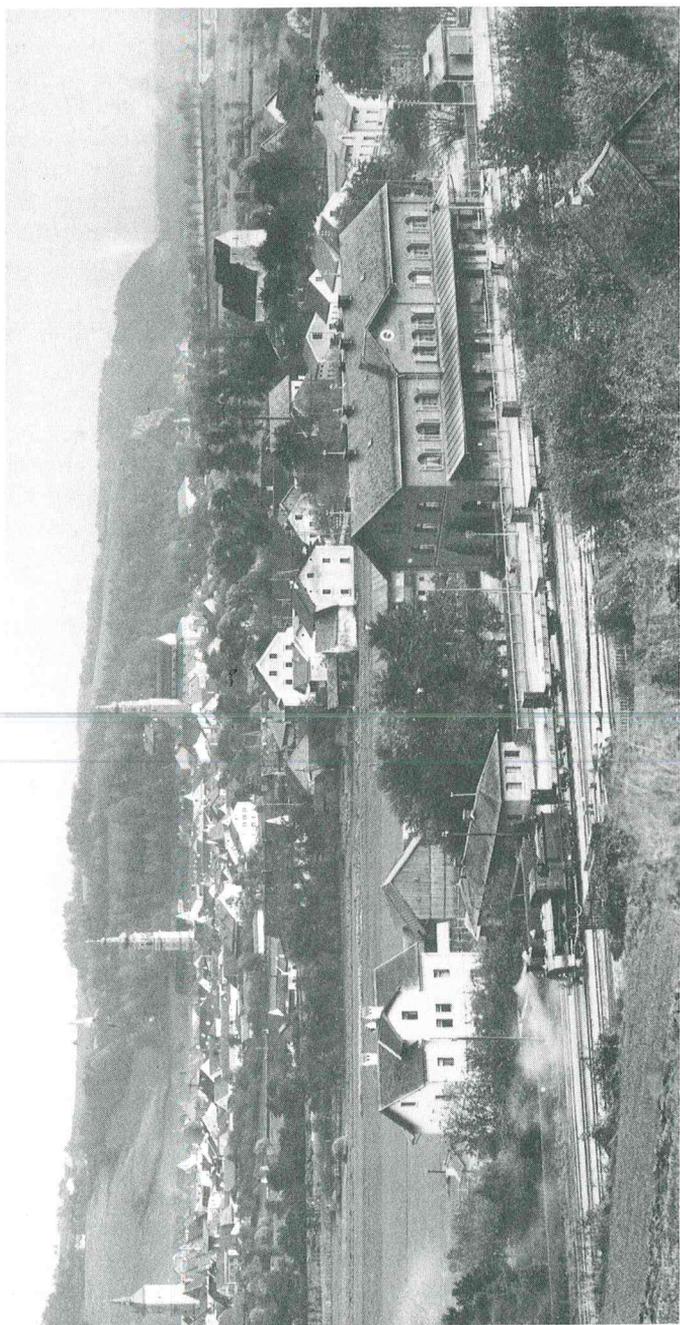
Einst und jetzt! Statt dem Bahnhofsgebäude steht heute ein schmuckloser Unterstand neben dem Gleis. Ein Fußgängerüberweg führt von einem Großparkplatz zum KERMI-Heizungsbauunternehmen.
Foto: Bernhard Rückschloß, Februar 1993

gionalbahnzüge. Auf der gegenüberliegenden Gleisseite, wo früher ein Acker gewesen ist, befindet sich heute – Symbol für den Strukturwandel im Verkehr – der Großparkplatz des KERMI-Heizungsbauunternehmens. Den Autofahrern baute man einen Fußgängersteg über die Bahn, damit sie gefahrlos und auf kürzestem Weg von der Firma zu ihrem Auto gelangen können.

III.3. Der Bahnhof Deggendorf Hauptbahnhof

III.3.1. Entstehung und Erstausrüstung der Station Deggendorf

Im Zuge des Baues der Waldbahn errichtete die Königlich Bayerische Staatsbahn die damals als „Deggendorf“ benannte Station etwa 1,5 Kilometer westlich des Stadtkerns auf dem Gebiet der ehemaligen Gemeinde Schaching. Für diese Lage des Bahnhofs war die kürzeste Distanz vom Bahnhof Plattling bis zum Kohlbachtal, von wo der Aufstieg in den Bayerischen Wald beginnen sollte, ausschlaggebend. Die „Königlich privilegierte Actiengesellschaft der Bayerischen Ostbahnen“ und ab dem 1. Januar 1875 die Bayerische Staatsbahn führten die Bahnlinie von der 366 Meter langen Donaubrücke direkt auf die ersten Anhöhen am Fuß des Himmelreiches zu. Damit konnte die wertvolle Höhe des Brückendamms mit dem kürzesten Weg über das Donauschwemmland gehalten werden. Der Bahnhof liegt 322,40 Meter über N. N. um etwa 5 Meter



Die im Jahr 1877 von der Königlich Bayerischen Staatsbahn errichtete Station Deggendorf lag außerhalb der Stadt auf Schächinger Gemeindegebiet. Um die Jahrhundertwende fotografierte der Postkartenverlag Metz, Tübingen, den Bahnhof mit der Stadt im Hintergrund. Auf der Prachtaufnahme ist ein typischer Güterzug aus der Anfangszeit der Waldbahn abgebildet. Die Lok der Bayerischen Gattung C IV steht vor Waggonen mit Bremserhäuschen abfahrbereit in Richtung Ulrichsberg.
Quelle: Haus der Geschichte Baden-Württemberg, Stuttgart

über dem Niveau der Deggendorfer Altstadt. Das Bahnhofsgelände ist dadurch vor Hochwasser weitgehend sicher. Die sanfte Anhöhe am Fuß des Himmelreichs eignete sich gut für die Planierungsarbeiten. Die Bahnbauer wählten somit das künftige Bahnhofsgelände aus plausiblen bautechnischen Überlegungen heraus. Anders lautende Darstellungen in der Literatur, wonach die Deggendorfer aus Furcht vor den feuerspeienden Lokomotiven ihren Bahnhof draußen in der Schachinger Flur durchgesetzt haben²⁴, treffen sicherlich nicht zu. Gegen diese Darstellung spricht auch, daß maßgebliche Deggendorfer Bürger, darunter Stadtpfarrer Dr. Konrad Pfahler, gerade für einen möglichst direkten Bahnanschluß Deggendorfs gekämpft haben.

In späteren Jahren bescherte die relative Höhenlage den Dampflokhazern auf den Zügen von Eging und von Metten oftmals eine letzte Anstrengung.

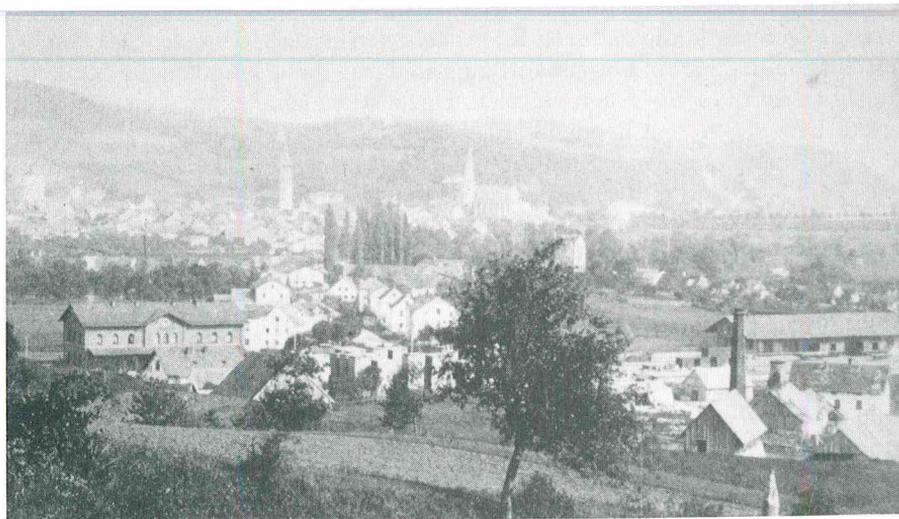
Am Fuß des Himmelreiches, dort wo der zweite Deggendorfer Bahnhof entstand, befand sich seit jeher eine Industrieansiedlung. Mehrere Ziegeleien hatten sich hier wegen der Tonvorkommen niedergelassen. Zum Heizen der Brennöfen benötigten die Ziegeleien Kohle. Bisher kam die Kohle auf Pferdefuhrwerken von der Deggendorfer Donaulände, wo das Brennmaterial per Schiff eintraf. Beim Kohletransport von der Donaulände zu den Ziegeleien konnte sich für die künftige Eisenbahn ein Betätigungsfeld abzeichnen.

Mit Eröffnung der Waldbahn bis Ludwigsthal am 16. September 1877 nahm die Königlich Bayerische Staatsbahn den zweiten Deggendorfer Bahnhof bei Bahnkilometer 72,397 (von Landshut Hauptbahnhof aus gemessen) in Betrieb. Dieser Bahnhof auf Schachinger Gemeindegebiet löste den ersten Deggendorfer Bahnhof der Krautbahn (siehe oben Teil II) ab, der damals auf dem Gebiet der Gemeinde Fischerdorf lag. Nachfolgend soll die Erstausrattung anhand einer Momentaufnahme aus dem Jahr 1883 dargestellt werden. Vom Mai 1883 liegen ein kompletter Gleisplan, ein Grundrißplan des Hauptgebäudes und der amtliche Fahrplan vor. Bei den Vergleichen mit den übrigen Waldbahnstationen bleibt der Sonderfall „Eisenstein“ als Grenzbahnhof unberücksichtigt. Vorab sei erwähnt, daß der 1877 gebaute Bahnhof Deggendorf seit seiner Entstehung der zweitgrößte Bahnhof nach dem Bahnhof Plattling auf dem Gebiet des heutigen Landkreises Deggendorf ist.

Die Stadt Deggendorf bekam als Sitz eines Bezirksamtes, eines Gerichts, eines Notariats und bedeutender Märkte usw. eine Station, die sich deutlich von den übrigen Unterwegsstationen auf der Waldbahn abhob. Parallel zum Hauptdurchfahrtsgleis verlegten die Bahnbauer drei Ausweichgleise mit Nutzlängen von 406 Meter, von 517 Meter und von 500 Meter (siehe Kartenbeilage zu dieser Ausgabe). Erst der Ausgangsbahnhof Plattling übertraf diese Ausrattung. Südlich des Deggendorfer Hauptgebäudes auf der Stadtseite kam ein Rangiergleis hinzu, in das Züge aus beiden Richtungen direkt einfahren konnten. Von dem Rangiergleis gingen drei Ladegleise aus. Am östlichen Ladegleis in Richtung Hauptgebäude ordnete die Staatsbahn nacheinander eine Gleiswaage, eine



Drei Jahre nach Eröffnung der Waldbahn erhielt die Stadt Dingolfing ein baugleiches Bahnhofsgebäude wie in Deggendorf. Dingolfing war genauso wie Deggendorf Sitz eines Bezirksamtes. Deggendorf und Dingolfing bekamen jeweils ein Bahnhofsgebäude der Gattung I der Königlich Bayerischen Staatsbahn.
Foto: Bernhard Rückschloß, August 1996



Die Fotografie aus der Zeit um die Jahrhundertwende zeigt uns u. a. die Deggendorfer Güterhalle in ihrer Ursprungsform (rechter Bildrand). Der Güterumschlag ging auf jeder Längsseite über sechs Tore von sich. Interessant für die Freunde von Industriedenkmälern ist der historische Brennofen rechts neben dem neueren Ziegeleischlot. Quelle: Archiv Michael S. Westerholz, Deggendorf

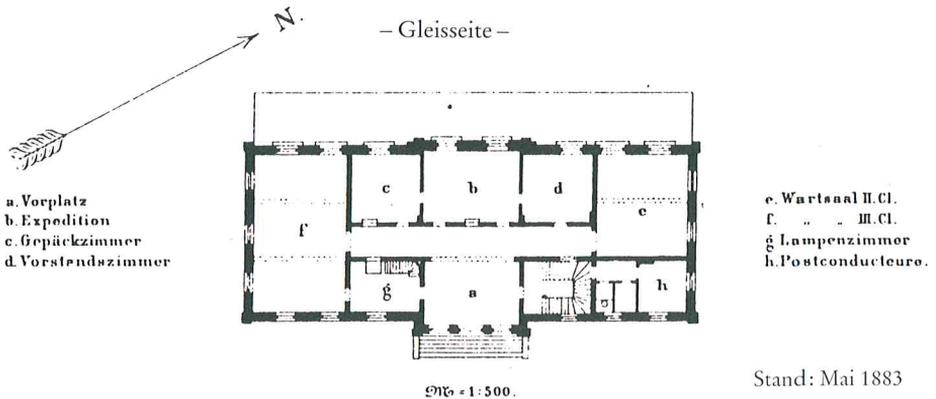
Lagerhalle und eine Verladerrampe an. Ein etwa 100 Meter langes Stumpfgleis parallel zu Gleis 4 vervollständigte den Deggendorfer Gleisplan aus dem Jahr 1883.

Eine Deggendorfer Besonderheit stellten zwei handbediente Drehscheiben dar (vergleiche Abbildung der um die Jahrhundertwende in der Station Osterhofen errichteten Drehscheibe bei Teil I auf Seite 198), die auf Höhe der Laderampe zwei parallele Ladegleise verbanden. Der Handbetrieb dieser Drehscheiben war für die Eisenbahner besonders bei Eis und Schnee Schwerstarbeit. Mit Hilfe der Scheiben konnte man ohne Lokomotiveinsatz einzelne Waggon zwischen den beiden Ladegleisen umsetzen. Die Rangierer mußten dabei nicht nur mit Muskelkraft den Waggon drehen, sondern ihn auch mit ganzem Körperinsatz – allenfalls mittels einer Seilwinde – auf die Nachbarscheibe bringen. Während dieses Vorgangs waren die beiden Drehscheiben gegen unbeabsichtigtes Drehen festzumachen. Das Wenden der Nachbarscheibe ging wieder im Handbetrieb vor sich. Diese mühevollen und relativ langsame Art des Waggonverschiebens gab es im Jahr 1883 entlang der Waldbahn noch im Bahnhof Plattling. Der Betrieb mit den handbedienten Drehscheiben wurde in der Station Deggendorf spätestens bis zum März 1914 aufgegeben.

Die Wirtschaftskraft Deggendorfs von 1883 geben die Ausmaße der Lagerhalle an der Bahnstation wieder. Zieht man auch in diesem Punkt alle anderen Stationen auf der Waldbahn zum Vergleich heran, so hat Deggendorf mit 48 Meter Länge und 9 Meter Breite die weitaus größte Güterhalle erhalten. Einen interessanten Anhaltspunkt für die Wirtschaftskraft und die eingeschätzte Bedeutung im Güteraufkommen bietet die Anzahl der Güterhallentore. Der Güterumschlag in der Station Deggendorf ging an der Gleisseite und an der Straßenseite über jeweils sechs Tore von sich. Deggendorf kam somit auch in diesem Punkt, bezogen auf das heutige Landkreisgebiet, die Spitzenreiterrolle zu. Im Jahr 1883 hatten auf jeder Seite die Güterhallen der Station Langenisarhofen zwei Tore, der Station Osterhofen drei Tore, der Station Otzing ein Tor und des Bahnhofs Plattling drei Tore.

Der Baukörper des Hauptgebäudes im Bahnhof Deggendorf entspricht einem Typenbau der Gattung I der Königlich Bayerischen Staatsbahn²⁵. Es handelt sich um einen mit 30 Metern relativ langgestreckten Bau mit Quergiebel. Die Königlich Bayerische Staatsbahn verwirklichte in Ostbayern dieselben Baupläne mindestens noch einmal, und zwar drei Jahre später beim Bau des Bahnhofs Dingolfing. Die Stadt Dingolfing war damals ebenfalls Sitz eines Bezirksamtes und erhielt deshalb eine gehobenere Bahnhofsausstattung. Es fällt auf, daß, von Richtung Mühldorf bzw. Landshut her gesehen, in Deggendorf der letzte Bahnhofsbaustand, den ein einfaches Satteldach deckt. Sämtliche Hauptgebäude auf den weiteren Waldbahnstationen unterscheiden sich von dem Typ „Deggendorf“ durch ein Krüppelwalmdach entlang der Gebäudehauptachse. Das Deggendorfer Hauptgebäude verzierten die Bahnhofsarchitekten zeitge-

mäßig mit quergestellten Ziegelreihen unter der Dachlinie und mit geschnörkelten Granitsteinkonsolen für die Dachbalken. Dieselben Verzierungen finden sich auf sämtlichen 1875 bis 1880 errichteten Ziegelbauten entlang der Hauptstrecken von Landshut bzw. von Mühldorf her.



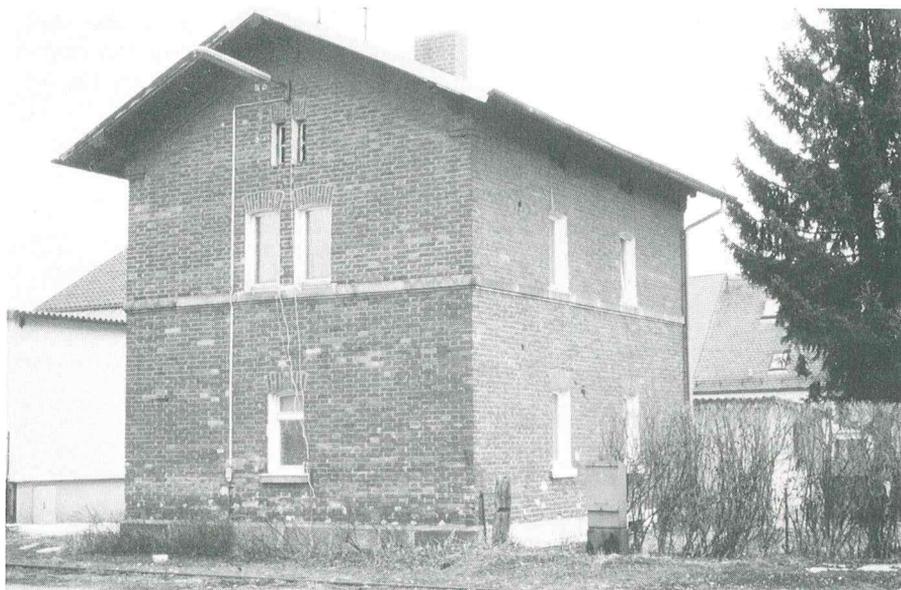
Grundrißplan des Empfangsgebäudes im Erdgeschoß der Station Deggendorf. Die Königlich Bayerische Staatsbahn errichtete im Jahr 1877 das Empfangsgebäude der Gattung I. Der Bau hebt sich hinsichtlich der Anzahl der Betriebsräume, die stets im Erdgeschoß liegen, deutlich von den gewöhnlichen Unterwegsstationen entlang der Waldbahn, z. B. in Gotteszell oder in Ludwigsthal ab. In Deggendorf befinden sich zusätzlich ein Vorstandszimmer, ein Lampenzimmer, ein Gepäckzimmer und ein Raum für Postconducteurs.

Quelle: Bayer. Hauptstaatsarchiv – Kriegsarchiv, Bestands-Nr. 417

Die Betriebsräume im Deggendorfer Hauptbau ragten gegenüber den gewöhnlichen Waldbahnstationen hinsichtlich ihrer Anzahl und ihren Funktionen ebenfalls deutlich heraus. Laut dem beiliegenden Grundrißplan befanden sich im Erdgeschoß neben den beiden obligatorischen Wartesälen und der „Expedition“ zusätzlich ein „Vorstandszimmer“, ein „Lampenzimmer“, ein „Gepäckzimmer“ und ein Raum für „Postconducteurs“. Die letztgenannten zusätzlichen vier Räume teilte die Königlich Bayerische Staatsbahn innerhalb der Waldbahn noch den Stationen Regen und Zwiesel zu. Im Jahr 1883 verkaufte die „Expedition“ in der Station Deggendorf 40409 Billets²⁶.

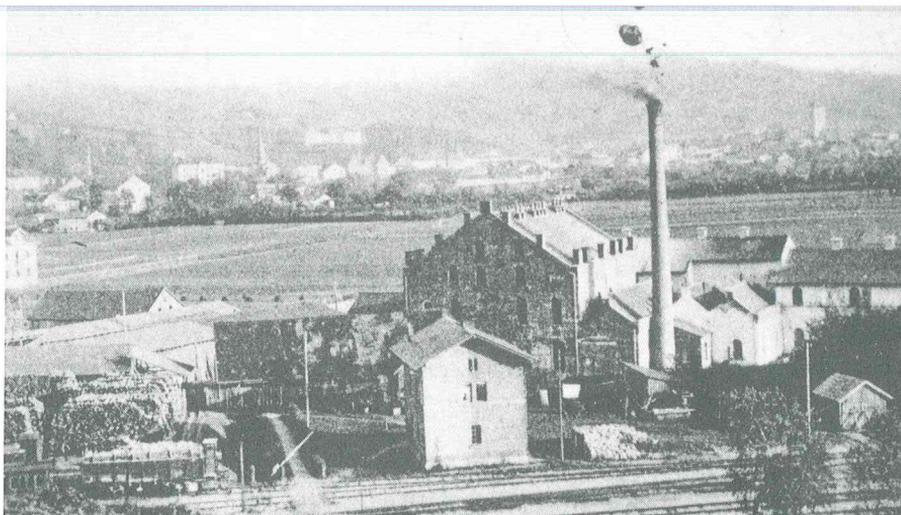
Das Obergeschoß im Deggendorfer Empfangsgebäude beherbergte zwei Dienstwohnungen für Eisenbahnerfamilien. Eine separate Tür führte vom zentralen Treppenhausflur in eine Kammer, die als „Zimmer für einen ledigen Nebenbeamten“ bestimmt war²⁷.

Zur Anfangszeit der Eisenbahn mußten Wechselwärter die zwölf im Stationsbereich – ohne Kohlenbahn (s. u.) – vorhandenen „Wechsel“ vor Ort umstellen. Für diese Bediensteten kam an jeder Bahnhofsausfahrt ein zweigeschossiges Wechselwärterwohnhaus hinzu. Die Wechselwärterhäuser, wovon jedes



Zur Erstausrüstung der Station Deggendorf gehörten zwei Wechsel- und Signalwärterwohnhäuser. Das Wechsel- und Signalwärterwohnhaus an der Plattlinger Ausfahrt ist der einzige Bau aus dem Jahr 1877, der heute noch weitgehend im Ursprungszustand vorhanden ist.

Foto: Bernhard Rückschloß, März 1996



Das Wechsel- und Signalwärterwohnhaus an der Ulrichsberger Ausfahrt wurde um das Jahr 1970 abgerissen. Die Aufnahme aus der Zeit vor 1906 zeigt, daß nebenan eine umfangreiche Holzverladung im Gange ist.

Quelle: Archiv Michael S. Westerholz, Deggendorf

Platz für zwei Familien bot, waren vollkommen identisch. Im Aussehen entsprechen sie in etwa einem Bahnwärterhäuschen mit einem zusätzlichen Stockwerk. Das Wechselwärterhaus an der Ausfahrt nach Plattling, heute Güterstraße Hausnummer 8, hat sich bis in unsere Tage nahezu unverändert erhalten. Das Wechselwärterhaus an der Ulrichsberger Ausfahrt fiel Anfang der siebziger Jahre der Spitzhacke zum Opfer.

Wie auf jeder Station für den öffentlichen Personenverkehr kam eine hölzerne, freistehende Abtrittsbude hinzu. Zur Standardausstattung einer Königlich Bayerischen Bahnstation gehörte auch eine gemauertes Waschhaus mit „Holzlege“.

18 **Ab 13a. Eisenheim—Plattling—Kofenheim.**

| Stn. | Stationen. | 336 | | 330 | | 808 | | 334 | | 806 | | 372 | |
|------|--|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|
| | | Gr. | Verf. |
| 811 | Eisenheim V. ab | | | 342 | 600 | 250 | | 446 | | | | | |
| 9 | Subwigsthal „ | | | 323 | 628 | 305 | | 515 | | | | | |
| 14 | Amiel „ | | | 422 | 656 | 318 | | 589 | | | | | |
| 24 | Regen V. „ | | | 422 | 796 | 388 | | 642 | | | | | |
| 32 | Erfrentrieb „ | | | 422 | 806 | 359 | | 642 | | | | | |
| 39 | Gottdesell „ | | | 422 | 898 | 409 | | 722 | | | | | |
| 53 | Mirchberg „ | | | 512 | 928 | 438 | | 822 | | | | | |
| 63 | Eggendorf „ | | | 522 | 1040 | 458 | | 822 | | | | | |
| 72 | Plattling V. an | | | 522 | 1110 | 510 | | 922 | | | | | |
| | n. Hofau Str. 32b | | | | 332 | | | | | | | | |
| | n. Straubing Str. 35a | | | | 1126 | | | 722 | | | | | |
| | Plattling „ ab | | | 600 | | | | 722 | | | | | |
| 6 | Dying „ | | | 611 | | | | 812 | | | | | |
| 11 | Wallerdorf „ | | | 621 | | | | 812 | | | | | |
| | n. Straubing Str. 11a | | | 638 | | | | 812 | | | | | |
| 19 | Landau V. 15a ab | | | 638 | | | | 812 | | | | | |
| 23 | Plattling Str. 15a „ | | | 646 | | | | 812 | | | | | |
| 27 | Blamming „ | | | 654 | | | | 812 | | | | | |
| 35 | Griesbach „ | | | 707 | | | | 812 | | | | | |
| 41 | Frontenhausen „ | | | 719 | | | | 812 | | | | | |
| 50 | Trennbach „ | | | 784 | | | | 812 | | | | | |
| 56 | Gangkofen „ | | | 748 | | | | 812 | | | | | |
| 67 | Neumarkt a/R. an | | | 759 | | | | 812 | | | | | |
| | n. Pöding Str. 14 | | | | | | | | | | | | |
| | Neumarkt a/R. ab | | | 802 | | | | 812 | | | | | |
| 75 | Robrbach „ | | | 817 | | | | 812 | | | | | |
| 82 | Mühlhof „ an | | | 827 | | | | 812 | | | | | |
| | n. Elmhad Str. 11a | | | | | | | | | | | | |
| | n. Wänden Str. 11b | | | | | | | | | | | | |
| | Mühlhof „ ab | | | 832 | | | | 902 | | | | | |
| 10 | Strauburg „ | | | 832 | | | | 912 | | | | | |
| 16 | Tettenbach „ | | | 832 | | | | 912 | | | | | |
| 22 | Colten „ | | | 832 | | | | 912 | | | | | |
| 31 | Colten „ | | | 832 | | | | 912 | | | | | |
| 36 | Wafferburg „ | | | 832 | | | | 912 | | | | | |
| 46 | Rott „ | | | 832 | | | | 912 | | | | | |
| 53 | Eschen „ | | | 832 | | | | 912 | | | | | |
| 62 | Kofenheim V. an | | | 832 | | | | 912 | | | | | |
| | n. Ealsburg Str. 2a n. Hofsteden Str. 5b | | | | | | | | | | | | |
| | n. Kufstein „ 7a n. Wänden „ 9b | | | | | | | | | | | | |

19 **Ab 13b. Kofenheim—Plattling—Eisenheim.**

| Stn. | Stationen. | 837 | | 865 | | 329 | | 335 | | 331 | | 807 | |
|------|--------------------|-----|-------|------|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|
| | | Gr. | Verf. | Gr. | Verf. | Gr. | Verf. | Gr. | Verf. | Gr. | Verf. | Gr. | Verf. |
| 811 | Kofenheim V. ab | | | 610 | | | | 510 | | | | | |
| | Eschen „ | | | 627 | | | | 526 | | | | | |
| | Rott „ | | | 641 | | | | 587 | | | | | |
| | Wafferburg „ | | | 700 | | | | 622 | | | | | |
| | Eschen „ | | | 712 | | | | 622 | | | | | |
| | Garb „ | | | 728 | | | | 622 | | | | | |
| | Tettenbach „ | | | 741 | | | | 622 | | | | | |
| | Kraiburg „ | | | 758 | | | | 622 | | | | | |
| | Mühlhof „ an | | | 810 | | | | 622 | | | | | |
| | n. Elmhad Str. 11a | | | | | | | | | | | | |
| | n. Wänden Str. 11b | | | | | | | | | | | | |
| | Mühlhof „ ab | | | 828 | | | | 722 | | | | | |
| | Robrbach „ | | | 840 | | | | 722 | | | | | |
| | Neumarkt a/R. an | | | 856 | | | | 722 | | | | | |
| | n. Pöding Str. 14 | | | | | | | | | | | | |
| | Neumarkt a/R. ab | | | 859 | | | | 722 | | | | | |
| | Gangkofen „ | | | 818 | | | | 722 | | | | | |
| | Trennbach „ | | | 828 | | | | 722 | | | | | |
| | Frontenhausen „ | | | 846 | | | | 812 | | | | | |
| | Griesbach „ | | | 857 | | | | 812 | | | | | |
| | Blamming „ | | | 1011 | | | | 812 | | | | | |
| | Plattling Str. 15a | | | 1019 | | | | 812 | | | | | |
| | Landau Str. 15 | | | 1026 | | | | 812 | | | | | |
| | Landau Str. 15 ab | | | 422 | | | | 812 | | | | | |
| | Wallerdorf „ | | | 423 | | | | 812 | | | | | |
| | Dying „ | | | 522 | | | | 812 | | | | | |
| | Plattling V. an | | | 522 | | | | 812 | | | | | |
| | n. Hofau Str. 32b | | | | | | | | | | | | |
| | Plattling „ ab | | | 622 | | | | 912 | | | | | |
| | Deggendorf „ | | | 718 | | | | 912 | | | | | |
| | Ulrichsberg „ | | | 754 | | | | 912 | | | | | |
| | Gottdesell „ | | | 809 | | | | 912 | | | | | |
| | Erfrentrieb „ | | | 905 | | | | 912 | | | | | |
| | Regen V. „ | | | 926 | | | | 912 | | | | | |
| | Amiel „ | | | 1016 | | | | 912 | | | | | |
| | Subwigsthal „ | | | 1056 | | | | 912 | | | | | |
| | Eisenheim V. an | | | 1100 | | | | 912 | | | | | |
| | n. Wänden Str. 92 | | | | | | | | | | | | |

Kursbuchauszug über den „Sommerdienst“ der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn, gültig ab 1. Juni 1883. Entlang der Waldbahn fehlen noch die Halte in Pankofen (ab 1. Mai 1897 installiert), in Grafling (ab 15. Mai 1927 installiert) und in Bettmannsäge. Die Uhrzeiten, bei denen die Minuten unterstrichen sind, bedeuten „Nachfahrplan“, z. B. 6¹⁴ ist heute 18¹⁴.

Auf dem Amtlichen Fahrplan aus dem Jahr 1878 findet der Betrachter hinter dem Deggendorfer Bahnhofsnamen ein abgebildetes Trinkglas. Das Trinkglas steht als Symbol für eine vorhandene Bahnhofsrestauration. In welchen Räumen diese Restauration untergebracht war, läßt sich heute leider nicht mehr feststellen. Möglicherweise lagen die Lokalitäten in einem eingeschossigen freistehenden Bau ca. 20 Meter vom Hauptgebäude in Richtung Ulrichsberger

Ausfahrt entfernt. Die Postkutschenreisenden und die Bahnreisenden konnten ihre Wartezeit darin angenehm verbringen. Warum im beiliegendem Amtlichen Fahrplan aus dem Jahr 1883 das Symbol nicht mehr erscheint, bleibt rätselhaft. Für die Bahnreisenden bestand am Bahnhof der tägliche Anschluß für zwei Postkutschenfahrten von bzw. nach Metten und eine Postkutschenfahrt von bzw. nach Hengersberg–Schöllnach. Welchen Fortschritt hier die Eisenbahn bringen sollte, kann man aus der sehr beschränkten Platzkapazität der Postkutschen ermes sen.

III.3.2. Die Kohlenbahn zur Deggendorfer Donaulände

Schon zu Zeiten der Krautbahn bestand eine Gleisverbindung von der damaligen Endstation in Fischerdorf unmittelbar zum Donauufer. Die private „Deggendorf-Plattlinger Eisenbahn Actiengesellschaft“ verlängerte im März 1868 die Strecke um 525 Meter zur Donaulände. Am Fischerdorfer Donauufer diente ein 30 Meter langer und 8 Meter breiter Güterschuppen dem Warenumschlag.

Im Zuge des Waldbahnbaus legte die Staatsbahn die neue Station Deggendorf abseits des Donauufers an. Da sich wegen der Stilllegung der Krautbahn der Wegfall des Güterumschlags zwischen Schiff und Eisenbahn abzeichnete, betrieb man im Frühjahr 1877 mit Nachdruck den Bau einer Donauländebahn. Die Donauländebahn sollte von der künftigen Deggendorfer Bahnstation ausgehen. Die Bauabteilung der Staatsbahn beauftragte deshalb am 12. März 1877 den Sektionsingenieur Ludwig Strehl mit den Planungsarbeiten für eine entsprechende Verbindungsbahn. Dem Sektionsingenieur Ludwig Strehl unterstand der Waldbahnbau von Pankofen bis kurz nach dem Kühbergtunnel.

Der Waldbahnforscher Fritz Schosser (1913–1993) ist der Entstehung und dem Verlauf der Deggendorfer Donauländebahn akribisch nachgegangen. Es erstaunt, welchen baulichen Aufwand die Lage im Überschwemmungsgebiet der Donau erfordert hat. Die folgenden Baudaten entstammen den Aufzeichnungen von Fritz Schosser²⁸: „Für die Anschlußbahn waren viereinhalb Tagwerk Grund erforderlich. In zwei Fällen kam das Gesetz über die Zwangsabtretung von Grundeigentum für öffentliche Zwecke vom 17. November 1837 zur Anwendung. Die Trasse war in elf Profile unterteilt. Insgesamt 28 684 Kubikmeter Erde mußten die Bahnbauer bewegen. Für die Böschungfläche kamen 8873 Kubikmeter Humus und 628 Kubikmeter Böschungspflaster zum Einbau. Für die Wasserableitung aus einer 220 Meter langen und 30 Meter breiten Füllgrube führte man bei Profil 3 und Meter 25 einen offenen Durchlaß aus. Das Material für den Dammbau kam aus der Füllgrube. Der Durchlaß bei Profil 3 bestand aus Bruchsteinen und einer Spundwand an der Vorderseite. Bei Profil 9 erforderte die Lage im Überschwemmungsgebiet eine Flutöffnung mit 6 Metern lichter Weite aus Bruchsteinmauerwerk, die Ecken und die Abdeckung mit



Maßstab 1 : 125 000

Lageplan der im Jahr 1877 gebauten Donauländebahn. Die Bahn führte von der Station Deggendorf hinunter zum Donauufer. Vor Errichtung des Deggendorfer Winterhafens und der Wallerlände befand sich der Umschlagplatz für Schiffsgüter am linken Donauufer oberhalb der heutigen Autobahnbrücke.

Quelle: Sammlung Verkehrsmuseum Nürnberg, Ausstellung im Bayer. Localbahnmuseum Bayer. Eisenstein 1996.

Haussteinen aus Beton fundiert und mit einer Spundwand versehen. Auf diesen Unterbau verlegten die Bahnbauer 1400 laufende Meter Gleis und vier Weichen, wobei hier die Rangiergleise unten am Donauufer mitgerechnet wurden.“

Die Donauländebahn zweigte von der Waldbahn bei der Flutbrücke Nummer VIII bei Profil 88, heute auf Höhe des Feuerwehrhauses gelegen, in südöstliche Richtung ab (siehe beiliegenden Lageplan). Von der Station Deggendorf her konnten die Züge ohne Umsetzen direkt einfahren. Im Radius von 200 Meter schwenkte die Bahn parallel zum linken Donauufer hin und ging bis zum Ende des Schiffslandeplatzes. Die Länge von der Abzweigweiche bis zum Prellbock am Donauufer betrug 814 Meter.

Im amtlichen Streckenplan der Waldbahn aus dem Jahr 1883 ist der Anschluß als „Kohlenbahn“ bezeichnet. Dies läßt auf den Hauptzweck und auf die überwiegend beförderten Güter schließen. Das Massengut Kohle eignet sich seit je her gut für den Schiffs- und Eisenbahntransport.

Gleispläne von den Anlagen am Donauufer sind uns leider nicht bekannt. Nach den Angaben von Fritz Schosser erfuhren die dortigen Ladegleise bis etwa 1910 beachtliche Erweiterungen. Im Endausbau umfaßte der Gleisplan nicht weniger als 10 Weichen.

Die Betriebsverhältnisse auf der Donauländebahn gestalteten sich schwierig, da vom Ufer hinauf zum Waldbahndamm ein Höhenunterschied von 6,95 Meter zu überwinden war. Ein Abschnitt von 330 Meter lag deshalb in einer Steigung von 1:55, dazu noch in einer engen Kurve. Für die Dampflokführer war es schon eine Kunst, die vollbeladenen Güterwaggons hinauf auf den Brückendamm zu bringen. Die Loks schoben deshalb ihre Last über die Rampe, damit die Fuhren aus dem Stand richtig in Schwung kamen.

Einen interessanten Nachweis für die Donauländebahn finden wir in der Eingabe an die Bayerische Staatsregierung vom 11. November 1893, in der die „Localbahn-Actiengesellschaft Deggendorf-Metten“ um eine Verstaatlichung ihrer Bahnlinie ersucht hat. In dem Antrag schlug die Privatbahn vor, daß man im Falle einer Übernahme die Staatsbahn die beiden „Mettener Bockerl“ auf der Donauländebahn gut einsetzen könnte²⁹.

Die Bahnanlagen am Donauufer zogen auch den Bau von Lagerhäusern und Verladeanlagen etc. nach sich. Von Anfang an bestand unten an der Donau ein kleines Fachwerkhaus mit der Gebäudeachse parallel zur Uferlinie. Dieses Fachwerkhaus ist heute als Wohnhaus noch vorhanden. Die amtlichen Flurkarten geben Auskunft, daß zwischen 1886 und 1908 folgende Güterumschlaganlagen hinzukamen: eine große Fachwerklagerhalle mit der Gebäudeachse quer zur Uferlinie, heute Bootshaus für Paddelboote, weiter eine Lagerhalle in Backstein mit der Gebäudeachse parallel zur Uferlinie, heute Bootshaus für Motorboote, und zwei Tanklager, von denen allerdings im Gelände heute

ufer findet man in der „besonderen Stellwerksvorschrift für Deggendorf-Bahnhof“ vom Oktober 1936. Nach § 7 Abs. 1 dieser Vorschrift mußten die Lokführer bei der Ausfahrt aus der Donaulände ein Gleissperrsignal beachten. Das Gleissperrsignal stand 60 Meter vor der Einfahrweiche zu den Streckengleisen und wurde vom Stellwerk 1 bedient.

Im Gleisplan vom 20. Oktober 1954 erscheint die Donauländebahn nicht mehr. Einige Gleisreste und Trassenreste waren in den fünfziger Jahren noch vorhanden. Heute sucht man im Gelände vergebens nach Spuren. Letztlich hat bereits die Neuanalge des Winterhafens sowie der Wallnerlände in den zwanziger Jahren der Anschlußbahn das Ende bereitet. Der großzügig angelegte Winterhafen und die Wallnerlände konnten leichter über die Nebenbahn nach Kalteck erschlossen werden.

III.3.3. Die Station Deggendorf wird Eisenbahnknotenpunkt

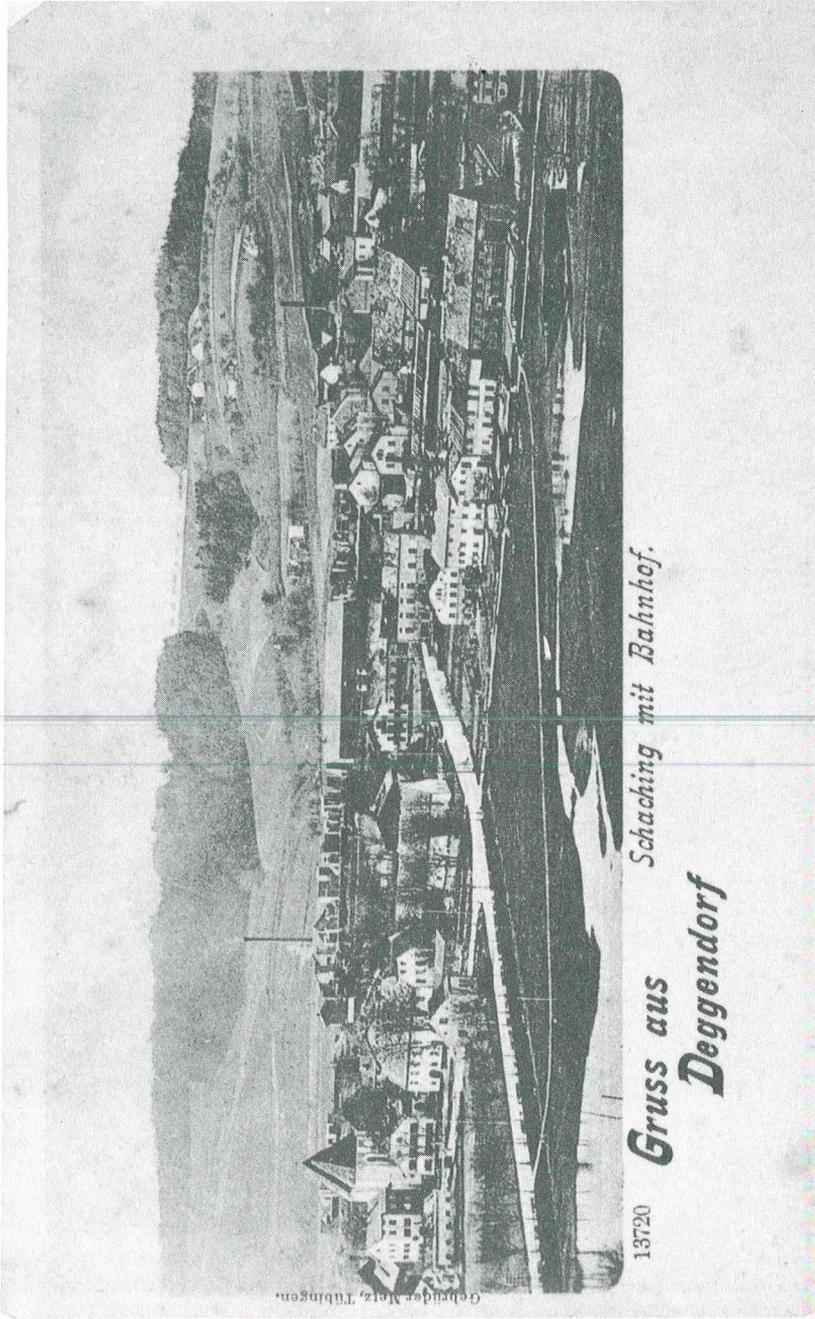
Die Station Deggendorf führte in den ersten 14 Jahren das Dasein eines bedeutenden Unterwegsbahnhofs. Mit der Eröffnung der Lokalbahn nach Metten am 17. Oktober 1891 kam der Aufstieg zum Abzweigbahnhof. Von jetzt an benutzten zwei Bahnverwaltungen, die Staatsbahn und die private „Actiengesellschaft der Localbahn Deggendorf-Metten“, die Deggendorfer Bahnanlagen. Durch den Anschluß an das Schienennetz erlebten die Granitsteinbrüche und die Forstwirtschaft in der Mettener Umgebung einen Aufschwung, der wiederum dem Güterverkehr auf der Schiene neue Impulse gab. Hinzu kam die allgemeine Aufwärtsentwicklung des Verkehrsmittels Eisenbahn, die sich auch auf die Waldbahn auswirkte.

Die Eröffnung der Lokalbahn nach Metten brachte zunächst den Ausbau der Deggendorfer Güterverladeanlagen mit sich. Die Granitsteingesellschaft Metten installierte einen Aufziehkran. Die Firma Sperling & Adelman sowie das Dampfsägewerk Böbracher Forst erstellten für sich je ein Komptoirhäuschen. Hinzu kam ein weiterer Aufziehkran und ein Bodenwaagehäusl³⁰. Sehr wahrscheinlich errichtete man die speziell für den Güterverkehr auf der Mettener Strecke zugeschnittenen Umschlagsanlagen gegenüber dem Empfangsgebäude entlang dem neu angelegten Gleis 5. Fotografien aus der Zeit von 1900 bis 1905 zeigen auf der Seite gegenüber dem Empfangsgebäude ausgedehnte Holzlagerplätze. Die haushoch aufgetürmten Holzstapel erstreckten sich über die gesamte Bahnhofslänge.

Um diese Zeit baute auch die Bahnverwaltung für einen dritten Wechselwärter eine Unterstellbude.

In die Jahre 1891 bis 1905 fällt die Erweiterung der Güterhalle durch den Anbau eines zweigeschossigen Ökonomiegebäudes³¹.

Die Staatsbahn verbreitete die Güterhalle zur Straßenseite hin um fünf Meter auf nunmehr 14 Meter. Die ursprüngliche Gebäudeform kann der Betrachter



Gebriider Metz, Tübingen.

13720
*Gruss aus
Deggendorf*
Schaching mit Bahnhof.

Der Stolz der Schachinger und Deggendorfer auf ihren Bahnhof spricht aus dieser Postkarte aus der Zeit um die Jahrhundertwende. Das Bahnhofs-
gelände liegt auf dem Niveau zwischen den beiden Fabrikshöfen. Deutlich hat sich ein Gewerbegebiet etabliert. Die haushohen Holzstapel belegen
einen umfangreichen Güterumschlag. In Bildmitte ist wieder die Güterhalle in ihrer Ursprungsform zu sehen.
Quelle: Archiv Hans Schwankl, Deggendorf



In der Zeit bis 1905 fügte die Königlich Bayerische Staatsbahn an die Güterhalle ein zweigeschossiges Ökonomiegebäude an. In dem Anbau befanden sich bis zum 31. Dezember 1994 die Büros der Güterabfertigung. Die Bahnmeisterei hatte bis 1959 ebenfalls ihre Büros im Güterabfertigungsgebäude.
Foto: Bernhard Rückschloß, März 1996



In den Jahren bis 1905 wurde die Güterhalle zur Straße hin verbreitert. Da die Verbreiterung nicht die gesamte Gebäudelänge betraf, ragt an der Giebelseite zum Empfangsgebäude noch ein Stück der „Ur-Güterhalle“ heraus.
Foto: Bernhard Rückschloß, März 1996



An der Gleisseite der Güterhalle blieben die Außenmauern unverändert. Sie weisen noch die Rundbogentore und Rundbogenfenster aus dem Jahr 1877 auf.

Foto: Bernhard Rückschloß, März 1996

an der Giebelseite zum Empfangsgebäude heute noch gut nachvollziehen. Die Verbreiterung betraf nämlich nicht die gesamte Gebäudelänge. Etwa eineinhalb Meter vor der Nordseite (= Giebelseite zum Empfangsgebäude) knickt die Mauerfront wieder zur ursprünglichen Gebäudebreite ein. Ein kurzes Teilstück der „Ur-Güterhalle“ ragt deshalb in Richtung Empfangsgebäude heraus. Da sich die Verbreiterung nur zur Straßenseite hin erstreckt, resultieren daraus asymmetrische Dachseiten und unterschiedlich hohe Seitenwände. Güterhallen wurden so gebaut, daß auf beiden Längsseiten dieselben Tor- und Fensteranordnungen waren. In der Station Deggendorf blieb die Mauer an der Gleisseite unverändert. Heute hat sie noch die ursprünglichen Rundbogenfenster (0,60 Meter Breite und 1,00 Meter Höhe; bis zum Ansatz des Rundbogens gemessen) und die ursprünglichen Rundbogentore (2,60 Meter Breite und 2,90 Meter Höhe; bis zum Ansatz des Rundbogens gemessen). Die im Zuge der Verbreiterung versetzte Wand entlang der Straßenseite ist deutlich niedriger (3,60 Meter gegenüber 5,90 Meter auf der Gleisseite; vom Fußbodenniveau der Güterhalle gemessen). Auf dieser Seite weisen die Tore und Fenster Flachbögen sowie deutlich andere Maße auf (Fenster: 0,90 Meter Breite und 1,40 Meter Höhe; Tore: 2,20 × 2,20 Meter; bis zum Ansatz des Flachbogens gemessen).

Unmittelbar an der Südseite der Güterhalle fügte die Staatsbahn ein zweigeschossiges Ökonomiegebäude in Backstein an. Der Anbau beherbergte neben

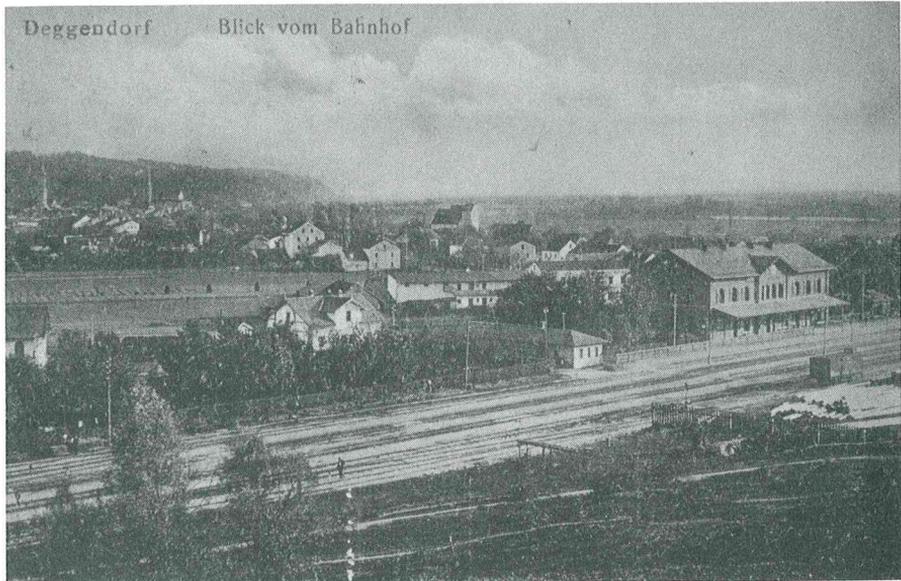
den Bürogebäuden der Güterabfertigung jahrzehntelang die Bahnmeisterei (s. u.). Als Beleg dafür, daß die Güterabfertigung erst Jahre später zur bereits vorhandenen Güterhalle hinzugekommen ist, erkennt der Betrachter im Innern der Güterhalle anhand der Struktur des Innenverputzes das Rundfenster an der ehemaligen Giebelwand, der Wand, an der sich heute der Anbau anschließt.

Die Staatsbahn ließ bis 1910 eine Reihe weiterer kleinerer Nebengebäude erstellen. An der Ausfahrt nach Ulrichsberg entstand auf der Stadtseite ein Draisenschuppen in Holzbauweise. Im Stationsbereich baute die Staatsbahn des weiteren einen Gepäck- und Postkarrenschnuppen und eine Feuerwehrrhalle³².

Um die Jahrhundertwende hatte die Eisenbahn einen rasanten und unerwarteten Aufschwung genommen. Es stellte sich heraus, daß auch in Deggendorf die Verhältnisse zu eng geplant waren. Aus diesem Grund erweiterte die Staatsbahn in den Jahren bis 1913 den Deggendorfer Gleisplan. Bei der nachfolgenden Aufzählung der wichtigsten Ausbaumaßnahmen empfiehlt es sich, den Gleisplan vom März 1914 aus der Kartenbeilage zur Hand zu nehmen. Folgende Gleisanlagen kamen hinzu: Ein weiteres durchgehendes Gleis (Gleis 5) (s. o.), zwei zusätzliche Ladegleise, Weichenstraßen zum direkten Einfahren in die Rangier- und Ladegleise aus jeder Richtung u. a. als Ersatz für die handbedienten Drehscheiben, Weichenverbindung von Gleis 4 über Gleis 5 hin zur Mettener Strecke, ein Stumpfgleis zum Draisenschuppen, ein Stumpfgleis am Wärterstellwerk 2 und Lokbehandlungsanlagen mit einem Umfahrungs- und einem Hinterstellgleis. Durch den Gleisausbau verlängerte sich der Stationsbereich von 560 Meter auf 800 Meter, wenn man die Entfernung zwischen der ersten und letzten Weiche als Maßstab heranzieht.

Heute läßt sich nicht mehr genau feststellen, in welcher zeitlichen Reihenfolge diese einzelnen Gleisbauschritte abgelaufen sind. Es sollte für uns heute aber eine eher sekundäre Rolle spielen, ob zum Beispiel die beiden zusätzlichen Ladegleise vor dem fünften Ausweichgleis verlegt wurden. Außerdem sei zu dem Gleisplan gesagt, daß dieser in einem relativ großen Bahnhof wie Deggendorf öfter Veränderungen unterworfen war. Dieser Beitrag soll hier nicht jede laufende Veränderung behandeln. Vielmehr sollen Vergleiche anhand vorliegender amtlicher Pläne die wesentlichen Unterschiede zwischen den Ausbaustadien hervorheben.

Zur Anfangszeit der Eisenbahn mußten die Eisenbahner sämtliche Weichen und Signale mit der Hand bedienen, d. h. die Wechselwärter mußten bei jeder Verschiebung den Wechsel aufschließen, umstellen und wieder gegen unbefugtes Bedienen verriegeln. Hierzu mußte so ein Bahnbediensteter das tägliche Laufpensum eines Langstreckenläufers bewältigen. Gerade im Winter und bei schlechter Sicht barg diese Tätigkeit vielerlei Gefahren in sich. Je umfangreicher die Gleisanlagen und der Zugverkehr waren, desto problematischer wurde die Verständigung zwischen den Wechselwärterposten. Die Signalbedienung für die Zugfahrten ging umständlich über den optischen Telegrafen,



Das Gleisfeld der Station Deggendorf vor der Errichtung zentraler Stellwerksanlagen. Wechselwärter mußten vor Ort die „Wechsel“ (alte Bezeichnung für Weichen) umstellen und den Zügen mit der Flagge Zeichen geben. Bei genauem Betrachten erkennt man den zweiarmigen „Perrontelegraphen“ vor dem Empfangsgebäude. Quelle: Archiv Michael S. Westerholz, Deggendorf

genannt „Semaphor“ (= Zeichenträger), vonstatten. Auf einer Bahnhofsfotografie aus dem Jahr 1902 ist der „Perrontelegraph“ vor dem Deggendorfer „Bahnhofs-bureau“ gut zu erkennen. Der „Perrontelegraph“ galt in erster Linie für die Züge selbst. Außerdem zeigte er den Wechsel- und Signalwärtern an den Bahnhofseinfahrten an, ob sie den ankommenden Zug in den Bahnhof zu lassen hatten (siehe Text in Kursivschrift).

Die Signalgebung in der Station Deggendorf vor der „Centralisierung“³³

Die Vorgänger der Flügel-signale waren bei der Königlich Bayerischen Staatsbahn die „Optischen Telegraphen“, auch „Semaphor“ genannt. Der Optische Telegraph bestand aus einem aufgestellten Masten, an dessen Spitze ein oder zwei Arme angebracht waren. Die Bahnbediensteten mußten die Stellung des Signalarms vor Ort durch Kurbeln verändern. Der waagrecht stehende Arm bedeutete „Halt“ (nachts rotes Licht) und der schräg nach oben stehende Arm bedeutete „Fahrt frei“ (nachts grünes Licht). Es kam vor, daß an einem Masten zwei Arme in entgegengesetzte Seiten zeigten. In diesem Fall galt der Arm, der in Fahrtrichtung gesehen nach rechts zeigte. Im Jahr 1902 stand in der Station Deggendorf, auf Perron 1, ein „Perrontelegraph“ mit zwei Armen.

Bis zur „Centralisierung“, d. h. bis zur Installation zentraler Stellwerksanla-



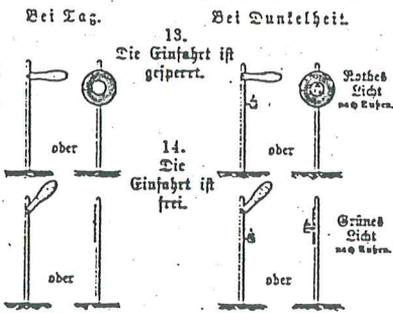
Die Königlich Bayerische Staatsbahn ließ im Jahr 1902 sämtliche Stationen fotografieren. Auf dem Bahnhofsfoto der Station Deggendorf ist gut der „Perrontelegraph“ sehen. Der „Perrontelegraph“ war der Vorläufer des Ausfahrtsignals. Rechts steht die 1891 von Krauss in München unter der Fabrik Nr. 2452 gebaute Lok „Metten“ der privaten „Localbahn-Actiengesellschaft Deggendorf-Metten“.

Quelle: Archiv des Verkehrsmuseums Nürnberg

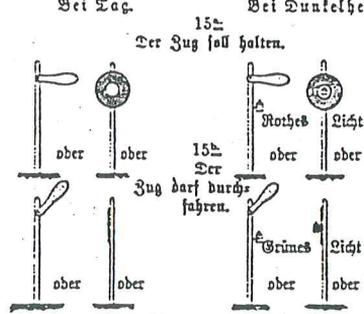
gen, gab es in den Hauptdurchgangsstationen wie Deggendorf folgende Signalgebung: Die Zugfahrten regelten „Optische Telegraphen“ an den beiden Bahnhofseinfahrten, diese laut der Signalordnung vom 1. Januar 1881 als „Bahnhofabschlußtelegraphen“ bezeichnet. Kombiniert waren die „Bahnhofabschlußtelegraphen“ mit dem „Perrontelegraphen“ vor dem Empfangsgebäude. Die Züge erhielten über den „Bahnhofabschlußtelegraphen“ die Erlaubnis zur Einfahrt in die Station. Am Empfangsgebäude erteilte der „Perrontelegraph“ dem Zug das weitere Signal, entweder zum Halten oder zur Weiterfahrt.

Die Bedienung des „Perrontelegraphen“ gehörte ausschließlich zu den Befugnissen des „jourhabenden Beamten“ (= Fahrdienstleiter), der seinen Arbeitsplatz im „Bahnhofsbureau“ des Empfangsgebäudes hatte. Über den „Perrontelegraph“ richtete er seine Weisungen nicht nur an die Züge, sondern auch an die Wechsel- und Signalwärter an den beiden Bahnhofseinfahrten. Gemäß seiner Signalgebung mußten die Wärter den „Bahnhofabschlußtelegraphen“ auf „(Ein-)Fahrt frei“ stellen. Umständlich und nicht immer eindeutig gestaltete sich der Fall, wenn ein Zug in die Station zwar einfahren aber nicht mehr ausfahren durfte. Der „Perrontelegraph“ war hier auf „Halt“ oder „Ruhe“ zu stellen, sobald der „Bahnhofabschlußtelegraph“ das Signal „(Ein-)Fahrt frei“ angenommen hatte.

Signale mit den Bahnhofabschlußtelegraphen.



Signale mit den Perrontelegraphen.



Auszug aus der Signalordnung der Königlich Bayerischen Staatsbahn vom 1. Januar 1881 in Plakatform. In der Station Deggendorf waren „Bahnhofabschlußtelegraphen“ und „Perrontelegraphen“ mit Mast und beweglichen Flügeln installiert.

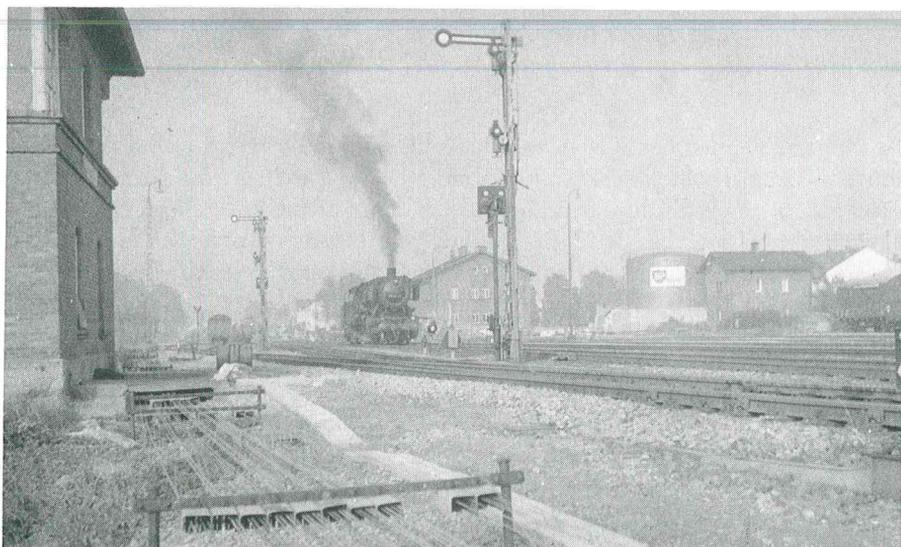
Als dritter Begriff erschien in der Bayerischen Signalordnung vom 1. August 1893 beim „Perrontelegraphen“ erstmals das „Optische Ruhesignal“. Bei diesem Begriff hing der Signalarm senkrecht nach unten (nachts blaues Licht). Das „Optische Ruhesignal“ bedeutete, daß eingefahrene Züge für einen planmäßigen Halt oder für einen Bedarfs halt bis zum gewöhnlichen Halteplatz vorzurücken hatten.

Die Ausfahrtsignale, die die Königlich Bayerische Staatsbahn allgemein ab dem Jahr 1881 im Zuge der Errichtung zentraler Stellwerke an den Bahnhofsausfahrten installierte, ersetzten die „Perrontelegraphen“.

Die Handbedienung der Weichen und Signale fand in Deggendorf ein Ende mit dem Bau zentraler Stellwerkseinrichtungen im Jahr 1906³⁴. Die Firma Georg Noell & Co. aus Würzburg installierte nach dem Patent Jüdel/Büssing (Braunschweig) im Hauptgebäude ein Befehlsstellwerk mit Bahnhofsblock und an den beiden Bahnhofsausfahrten davon abhängige Wärterstellwerke. Diese waren das Stellwerk 1 an der Plattlinger Ausfahrt und das Stellwerk 2 an der Ulrichsberger Ausfahrt. Nun regelten mittels Kurbeln und Umstellhebel im Hauptgebäude der Fahrdienstleiter am Befehlsstellwerk sowie von hoher Warte aus zwei Stellwerker den Fahrbetrieb. Von den Hebelbänken und Kurbeln im Stellwerk gingen über Umlenkrollen die Drahtzüge zum Antrieb der Weichen und Signale. Nach dem Amtlichen Gleisplan vom März 1914 waren von den 27 im Bahnhofsbereich (ohne Kohlenbahn) vorhandenen Weichen 15, davon zwei Doppelkreuzungweichen, an den Stellwerken angeschlossen. Die 10 Weichen im Bereich der Ladegleise und der Lokbehandlungsanlagen (s. u.) blieben zweckmäßigerweise handbedient. An der zentralen Stellwerksbedienung hingen zum selben Zeitpunkt fünf Ausfahrtsignale und die vier Einfahrtsignale.



Die Handbedienung der Weichen und Signale vor Ort hatte ein Ende mit dem Bau zentraler Stellwerkseinrichtungen im Jahr 1906. Von nun an regelten im Empfangsgebäude der Fahrdienstleiter am Befehlsstellwerk und an den Bahnhofsausfahrten je ein Stellwerker in einem Wärterstellwerk den Fahrbetrieb. Das Bild zeigt das Wärterstellwerk an der Ulrichsberger Ausfahrt. Wenige Tage nach der Außerdienststellung am 26. November 1991 fiel das Backsteingebäude der Spitzhacke zum Opfer.
Foto: Bernhard Rückschloß, Februar 1991



Von den mechanischen Stellwerken wurden über Hebelbänke die Signale und Weichen per Drahtzüge umgestellt. An der Ausfahrt nach Plattling zeigen die Formsignale der Reichsbahn-Einheitsbauart „Halt“.
Foto: Bernhard Rückschloß, Oktober 1972

Mit je zwei Ausfahrtsignalen waren die Gleise 1 und 2 versehen. Das Ausfahrtsignal nach Metten galt nur für Gleis 4. Für Zugfahrten standen somit die Gleise 1 und 2 sowie das Gleis 4 als Richtungsgleis für Metten bereit. Nach der „Centralisierung“ in Deggendorf dienten die beiden Wechselwärterhäuser weiterhin als Eisenbahnerwohnhäuser.

Die Königlich Bayerische Staatsbahn gruppierte die Anordnung von einem Befehlsstellwerk und davon abhängigen Wärterstellwerken als „Stellwerksklasse 3“ ein³⁵. Im Landkreis Deggendorf gab es zur Länderbahnzeit nur mehr in Plattling die „Stellwerksklasse 3“.

Die Erweiterung der Gleisanlagen umfaßte auch Lokbehandlungsanlagen mit einem Umfahrgleis und einem Hinterstellgleis. Die Staatsbahn legte das Gleis entlang der Ulrichsberger Ausfahrt auf der Stadtseite an. Dieser Platz lag damals auf freier Flur ohne umgebende Bebauung. Die abgestellten Dampflokomotiven konnten somit beim Hochheizen ihres Kessels kaum jemanden durch Qualm und Ruß belästigen. In der Dampflokomotivzeit waren die Möglichkeiten zum Wasserfassen besonders wichtig, wichtiger noch als die Möglichkeiten zum Kohlenehmen. Am Lokbehandlungsgleis errichtete man deshalb einen Wasserkran. Dadurch erst konnten Dampflokomotiven, die gerade aus Eging angekommen waren, gleich wieder eine weitere Zugleistung übernehmen. Nach Auskunft des ehemaligen Leiters des Bahnbetriebswerks Plattling, Herrn Ludwig Rupprecht †, erfreute sich das Deggendorfer Lokspeisewasser wegen seines idealen Härtegrades großer Beliebtheit. Ein kleiner Behelfskran zum Kohlenehmen gehörte nach dem Gleisplan vom März 1914 mit zu den Lokbehandlungsanlagen. Ein amtlicher Gleisplan vom März 1957 weist neben dem Wasserkran eine Inspektionsgrube nach, in der das Lokpersonal vor allem die Achslager nachsehen konnte. Spätestens mit dem Dampflokomotivabschied auf der Waldbahn am 6. März 1974 wurde der Wasserkran überflüssig. Die Deutsche Bundesbahn baute den Wasserkran kurz darauf ab. Der Kohlekran war bereits lange Jahre zuvor verschwunden. Für die Diesellokomotiven und Schienenbusse steht seit den sechziger Jahren eine Betankungsanlage neben dem Güterabfertigungsgebäude bereit.

Die Baumaßnahmen in der ersten Dekade des 20. Jahrhunderts bewirkten auch einen verwaltungsmäßigen Aufstieg: Im Zuge der mit Wirkung vom 1. April 1907 vollzogenen Organisationsreform erhob die Königlich Bayerische Staatsbahn die Station Deggendorf zur „Station I. Klasse“³⁶. Besonders wichtige Bahnhöfe wurden auf diese Weise hervorgehoben. In Bayern gab insgesamt 90 „Stationen I. Klasse“.

Auf Grund des Gesetzes vom 26. Juni 1908 erbaute die Staatsbahn bis zum 1. August 1914 die Nebenbahn über Hengersberg, Schöllnach und Eging nach Kalteneck. Über den Streckenbau waltete in der Zeit vom 1. Oktober 1911 bis zum 1. Dezember 1914 eine eigens eingerichtete Neubauinspektion mit Sitz in

der Station Deggendorf³⁷. Die feierliche Eröffnung des Teilabschnitts bis Hengersberg fand am 26. Juni 1913 statt. Jetzt wurde die Station zum zweiten Eisenbahnknotenpunkt im Landkreis Deggendorf. Zur Unterscheidung gegenüber dem neu erbauten Hafbahnhof erhielt die Station ab Oktober 1914 die amtliche Bezeichnung „Deggendorf Bahnhof“³⁸.

III.3.4. Die Zeit von 1920 bis 1948

Die Deggendorfer Bahnanlagen erlebten in den zwanziger Jahren die ersten Eigentümerwechsel. Den Anfang machte die Bayerische Staatsbahn, die am 1. April 1920 in das Reichseisenbahnvermögen einging. Am 11. Oktober 1924 trat das Gesetz über die Bildung der Deutschen Reichsbahngesellschaft in Kraft, wodurch die behördlich organisierte reichseigene Eisenbahn in eine privatwirtschaftliche Gesellschaft umgewandelt wurde. Die Anlagen der privaten Actiengesellschaft der Localbahn Deggendorf übernahm am 1. Februar 1928 die ebenfalls private Regentalbahn A.G.³⁹.

Die Deutsche Reichsbahn erreichte in den zwanziger Jahren durch verschiedene Weichenverlegungen eine Nutzlänge von 539 Meter für das Durchfahrtsgleis 1, den damaligen „Rekordwert“ in Deggendorf Bahnhof. Dieser Gleisumbau läßt sich deshalb in die zwanziger Jahre datieren, da weiterhin die Bayerischen Flügelsignale an den Aus- und Einfahrten stehenblieben. Die Bayerischen Länderbahnsignale sind leicht anhand den markant in drei Spitzen auslaufenden Flügellenden zu erkennen. Nach dem Umbau erhielt das Gleis 3 ebenfalls Ausfahrtsignale. Nunmehr standen für Zugfahrten die Gleise 1 bis 3 zur Verfügung. Gleis 4 war weiterhin Richtungsgleis für die Züge nach Metten. Zu den Anlagen von Deggendorf Bahnhof gehörte seit jeher eine Schranke am Bahnwärterhaus des Postens 33 der Waldbahn, heute Untere Himmelreichstraße. Im März 1914 mußte noch der Schrankenwärter bei jeder Zug- und Rangierfahrt die Schranken hoch- und niederkurbeln. Die Bahnverwaltung entband den Bahnwärter schon früh von dieser Aufgabe. Nach der „besonderen Stellwerksvorschrift für Deggendorf Bahnhof“ vom Oktober 1936 zählte die Bedienung der Schrankenanlage zu den Obliegenheiten von Stellwerk 2. Aus derselben Vorschrift geht außerdem hervor, daß der dortige Stellwerker die Schranken für den Fußwegübergang, der auf Höhe seines Arbeitsplatzes von der Stadtfeldstraße zur Schwaigerbreite führte, bedienen mußte. Die Reisenden am Bahnsteig konnten, schon lange bevor der Zug aus Richtung Ulrichsberg einlief, das ankündigende Gebimmel vom Bahnübergang „Himmelreichstraße“ her vernehmen. Das vertraute Gebimmel hallte weit in die Umgebung.

In den dreißiger Jahren blieb unser Bahnhof weitgehend unverändert. Die Eisenbahn war zu dieser Zeit das bedeutendste Verkehrsmittel zu Lande. Es kam deshalb nicht von ungefähr, daß die Deutsche Wehrmacht im Jahr 1938 zwei

große zweistöckige Lagergebäude an der Ausfahrt nach Ulrichsberg auf der Stadtseite errichtete. Im Jahr 1938 war es selbstverständlich, daß diese als besonders wichtig angesehenen Gebäude einen Gleisanschluß erhielten. Einer dieser ehemaligen Wehrmachtsspeicher beherbergt heute eine Gemeinschaftsunterkunft der Zentralen Anlaufstelle für Asylbewerber des Regierungsbezirks Niederbayern.

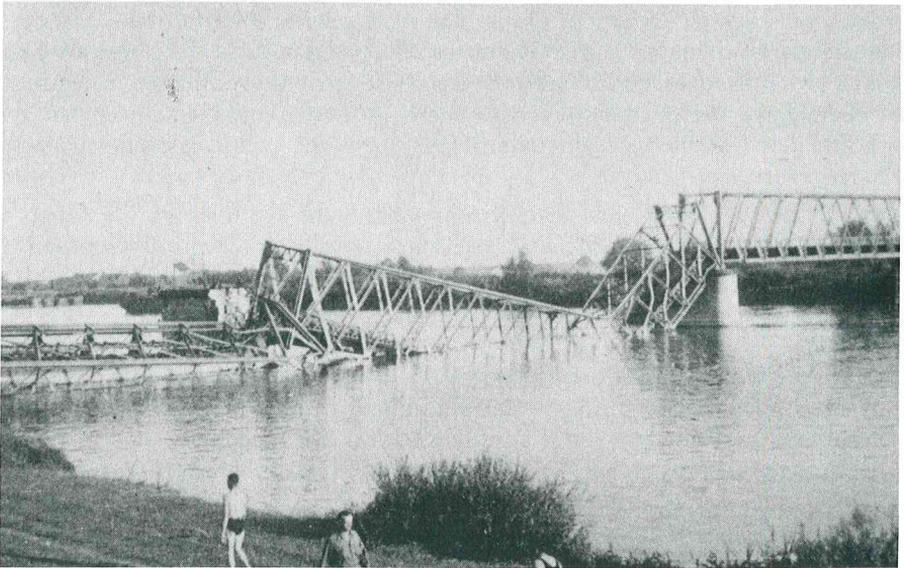
Am 10. Februar 1937 wechselte wieder einmal die Rechtsform der Staatsbahn⁴⁰. Die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft wurde in die behördlich organisierte öffentlich-rechtliche Deutsche Reichsbahn umgewandelt. Die Machthaber wollten damit die Staatsbahn für den bevorstehenden Krieg an die „kurze Leine“ nehmen.

Der Zweite Weltkrieg machte sich in den Deggendorfer Bahnanlagen zunächst durch zahlreiche Truppentransporte bemerkbar. Mitten im Krieg erhielt unser Bahnhof eine nominelle Aufwertung: Die Station „Deggendorf Bahnhof“ trägt seit dem 5. Mai 1941 den neuen Titel „Deggendorf Hauptbahnhof“⁴¹.

Erst in den letzten Kriegstagen sah sich der Deggendorfer Hauptbahnhof unmittelbar mit dem Zeitgeschehen konfrontiert: Ein Evakuierungszug mit 4480 KZ-Häftlingen aus Buchenwald und Ohrdruf sollte über Pilsen und Bayerisch Eisenstein nach Dachau rollen. Auf der tagelangen Reise waren bereits zahlreiche Häftlinge umgekommen. Am 17. April 1945 erreichte der Häftlingszug Deggendorf. Inzwischen konnte jedoch wegen des Bombardements vom Vortag kein Zug mehr den Bahnhof Plattling passieren. Der Evakuierungszug saß deshalb 40 Stunden in Deggendorf Hauptbahnhof fest. Am 19. April 1945 wurde aus den KZ-Häftlingen ein Baukommando für die Aufräum- und Wiederaufbauarbeiten nach Plattling abkommandiert. Noch am selben Tag ging die Fahrt des Schreckenzuges auf der Kaltenecker Strecke bis Nammering weiter. Insgesamt 794 Häftlinge kamen dort bis zum 24. April 1945 zu Tode⁴².

Von unmittelbaren Kriegshandlungen blieb unser Bahnhof gottlob verschont. In den letzten Tagen des „Tausendjährigen Reiches“, am 27. April 1945, begingen jedoch deutsche Truppen die Torheit, die Deggendorfer Eisenbahnbrücke in die Luft zu sprengen. Noch am gleichen Tag nahmen die Amerikaner Deggendorf ein. Mit Hilfe amerikanischer Pioniere gelang es relativ schnell, die Eisenbahnbrücke wieder instanzzusetzen. Der 1. Bürgermeister von Deggendorf, Andreas Maderer, konnte bereits am 3. April 1946 die Deggendorfer Honoratioren zur feierlichen Wiedereröffnung in den Hauptbahnhof laden⁴³.

Bis zum 3. April 1946 war der gesamte Untere und Mittlere Bayerische Wald vom Schienennetz rechts der Donau abgeschnitten. Um auf das Gebiet rechts der Donau zu gelangen, mußten die Züge über Gotteszell, Viechtach, Blaibach und Miltach über die unzerstörte Bogener Eisenbahnbrücke nach Straubing fahren. Die Eisenbahner mußten in dieser Zeit des Inselbetriebs mit vielerlei Schwierigkeiten fertig werden und oft genug improvisieren. Woher sollte zum



Am 27. April 1945 wurde die Eisenbahnbrücke über die Donau in die Luft gesprengt. Mit Hilfe amerikanischer Pioniere konnte die Brücke bis zum 3. April 1946 wieder aufgebaut werden. Der nächstgelegene Donau-Eisenbahnübergang befand sich in der Zwischenzeit in Bogen und war umständlich über Gotteszell–Viechtach–Blaibach–Miltach–Konzell–Mitterfels zu erreichen.

Quelle: Stadtarchiv Deggendorf

Beispiel der Fahrdienstleiter eine dringend benötigte Ersatzlok herbekommen, wenn zerstörte Donaubrücken die Verbindungen zu den Bahnbetriebswerken blockierten?

Ein nachkriegsbedingter Hochbetrieb herrschte vom 3. April 1946 bis zum 29. April 1948. Auch die Eisenbahnbrücke am Passauer Kachletkraftwerk war in den letzten Kriegstagen in die Luft geflogen. Der Wiederaufbau dieser Donaubrücke dauerte bis zum 29. April 1948. Die nächstgelegene passierbare Donauüberfahrt befand sich ab dem 3. April 1946 in Deggendorf. Also mußte zwei Jahre lang der Bahnverkehr von Freyung und von Haidmühle, soweit er für den Münchner und Passauer Raum bestimmt war, durch Deggendorf Hauptbahnhof rollen.

III.3.5. Der Deggendorfer Hauptbahnhof im Aufschwung und Abschwung seit 1949

Am 7. September 1949 wechselte erneut der Eigentümer. Die Deutsche Bundesbahn löste in Westdeutschland die Deutsche Reichsbahn ab. In den kommenden Wirtschaftswunderjahren spielte das Verkehrsmittel Eisenbahn eine entscheidende Rolle. Nach allen Richtungen herrschte Hochbetrieb. Noch be-

vor der Autoverkehr gegenüber der Bahn die Oberhand gewann, mußte die Eisenbahn am Deggendorfer Hauptbahnhof drei Privatanschlüsse bedienen. Die Privatanschlüsse lagen an der Ulrichsberger Ausfahrt und führten zum Autohaus Lesser, zum Lagerhaus der Firma Glasschröder und zum chemischen Betrieb Pfestorf im Bereich der heutigen Dr.-Kollmann-Straße⁴⁴. Wenn auch kein formeller Privatanschluß bestand, so hatte die benachbarte Mineralölhandlung Neumeyer in der Güterstraße ihre Umfüllanlagen unmittelbar neben dem Ladegleis.

Die Deutsche Bundesbahn begann in dieser Blütezeit der Eisenbahn mit einer Reihe von Modernisierungen. Der erste Bereich, der davon profitierte, war die Bahnmeisterei. Schon zu Zeiten der Königlich Bayerischen Staatsbahn befand sich in der Station Deggendorf eine Bahnmeisterei, von den Eisenbahnern kurz „Bahnmeister“ genannt. Der „Bahnmeister“ sorgte innerhalb seines Bezirks für den einwandfreien Zustand der Bahnanlagen. Neben den Schienen gehören hierzu auch Gebäude, Bahndämme, Wegübergänge, Durchlässe, Einschnitte, Tunnels usw. Maurerarbeiten standen genauso an wie Metall-, Maler- oder Schreinerarbeiten. In einer Bahnmeisterei fanden sich deshalb mehrere Handwerksbereiche vereint. So hatte die Deggendorfer Bahnmeisterei unter anderem eine eigene Schmiedewerkstatt und eine eigene Schreinerei.

Organisatorisch bestand die Bahnmeisterei als selbständige Dienststelle, unabhängig vom Deggendorfer Bahnhofsvorsteher. Sie beschäftigte im Juli 1960 folgendes Personal: Einen Dienststellenleiter im Range eines Oberinspektors, drei Bürokräfte, drei Rottenaufsichtsbedienstete, einen Streckengeher, vier Schrankenwärter und 46 Lohnarbeiter aus vielerlei Berufen. Der Deggendorfer Bahnmeistereibezirk erstreckte sich damals auf der Waldbahn von Pankofen bis Grafing und auf der Kaltenecker Strecke bis zur Brücke bei Alzenmühle (Bahnkilometer 31,00), zwischen den Bahnhöfen Außernzell und Eging gelegen⁴⁵.

Viele Jahre hatte die Bahnmeisterei ihre Räumlichkeiten im Güterabfertigungsgebäude. Die dazugehörigen Magazine befanden sich behelfsmäßig in benachbarten Fachwerkschuppen. An der Ulrichsberger Ausfahrt, gegenüber dem Stellwerk 2, schuf die Deutsche Bundesbahn einen großzügigen Neubau. Die Bauarbeiten begannen 1959. Zug um Zug wurden sämtliche Büro-, Werkstatt- und Sozialräume sowie das Magazin bis zum Sommer 1963 fertiggestellt⁴⁶.

Nachdem die Bahnverwaltung mit Wirkung vom 1. August 1959 das Signalwesen aus dem Aufgabenbereich der Bahnmeistereien ausgelagert hatte, kam zum Deggendorfer Hauptbahnhof ein Stützpunkt der Signalmeisterei Plattling hinzu⁴⁷. Der Stützpunkt befand sich in demselben Gebäudekomplex wie die Bahnmeisterei. Als Plattling am 1. Januar 1976 seine Signalmeisterei verlor, hieß es in Deggendorf „Stützpunkt der Nachrichtenmeisterei Regensburg“.

Die nächsten Modernisierungsmaßnahmen betrafen den Bereich, den die

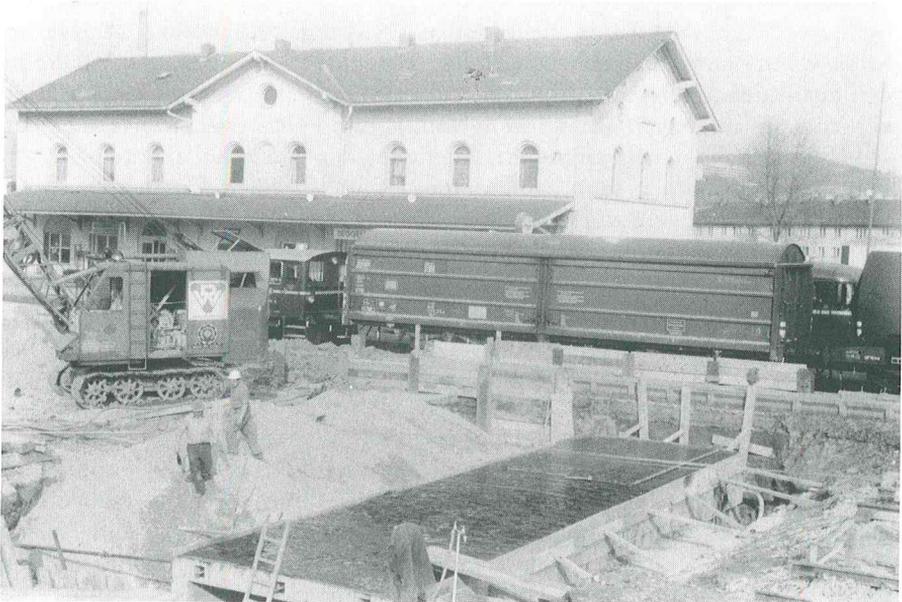


An der Ulrichsberger Ausfahrt errichtete die Deutsche Bundesbahn von 1959 bis 1963 einen Neubau für die Deggendorfer Bahnmeisterei. Der eingeschossige Bau umfaßt großzügige Büro-, Sozial-, Werkstatt- und Magazinräume. Am 1. Mai 1979 endete die Bahnmeisterei als selbständige Dienststelle.
Foto: Bernhard Rückschloß, Juni 1996

Bahnreisenden tagtäglich betreten mußten. Zunächst war im Sommer 1963 das Empfangsgebäude an der Reihe. Der inzwischen 86-jährige Bau wurde einer Generalsanierung unterzogen⁴⁸. Der Betrachter erkannte diese Modernisierung daran, daß das trauliche Backsteingebäude einen Außenanstrich im hellen Grauton erhielt und die gefälligen Fensterläden verschwanden. Zumindest das Tünchen des Backsteinmauerwerks erscheint aus heutiger Sicht etwas zweifelhaft, denn die Güterhalle, die Güterabfertigung, die Stellwerke und die zwei ehemaligen Wärterhäuser waren ebenfalls in Backstein gehalten und bildeten zusammen mit dem Empfangsgebäude eine gewisse Harmonie.

Zwei Jahre später, im Jahr 1965, verschwanden die Bahnsteigsperrn. Als Zugeständnis an den Straßenverkehr fiel im Mai 1970 die Baumallee am Bahnhofsvorplatz den Motorsägen zum Opfer. Die Stadt Deggendorf schuf dafür 14 Stellplätze für Omnibusse, sechs für Taxis und 14 für Pkws⁴⁹.

Die Deutsche Bundesbahn setzte die Modernisierungen des Kundenbereichs im Jahr 1975 fort. Zur Erhöhung der Sicherheit grub man die Fußgängerunterführung vom Empfangsgebäude hinüber zur Jägerstraße. Von der Unterführung führt eine Treppe zu einem neugebauten Zwischenbahnsteig für Gleis 2 und Gleis 3. Die Bahnreisenden können seitdem über das höhere Bahnsteig-



Die Deutsche Bundesbahn führte am Deggendorfer Hauptbahnhof eine Reihe von Umbauten und Modernisierungen durch. Am augenfälligsten war der Bau der Fußgängerunterführung vom Bahnhofsvorplatz zur Jägerstraße mit gleichzeitigem Neubau der Bahnsteige.

Foto: Bernhard Rückschloß, Mai 1975

niveau leichter ein- und aussteigen. Die Fußgängerunterführung zur Jägerstraße ersetzte den beschränkten Fußwegübergang am Stellwerk 2.

Ende der siebziger Jahre verschwanden auch die Bahnschranken an der Himmelreichstraße. An derselben Stelle können die Fußgänger ebenfalls durch eine Unterführung die Gleisseite wechseln.

Bereits zur Länderbahnzeit unterstanden der „Station I. Klasse“ Deggendorf-Bahnhof mehrere kleinere Bahnhöfe. Die Deutsche Bundesbahn bezeichnete die Bahnhöfe, die mehreren Bahnhöfen vorstanden, seit dem Jahr 1956 als Hauptdienststellen. Zur Hauptdienststelle Deggendorf Hauptbahnhof gehörten seit jeher Ulrichsberg und Grafling. Auf der Nebenbahn nach Kalteneck ging der Zuständigkeitsbereich bis zur Brücke bei Alzenmühle bei Bahnkilometer 31,00. Auf dieser Strecke waren somit die Unterwegsbahnhöfe Deggendorf-Hafen, Hengersberg, Schwankenkirchen, Iggenbach, Schöllnach und Außernzell dem Deggendorfer Hauptbahnhof untergeordnet. Mit Wirkung vom 1. Juni 1975 löste die Deutsche Bundesbahn die Hauptdienststellen Regen und Kalteneck auf. Des einen Leid, des anderen Freud – zu unserem Bahnhof kamen die Bahnhöfe Gotteszell und Eging hinzu⁵⁰.

Während sich der Deggendorfer Hauptbahnhof in den sechziger und siebziger

Jahren von Stufe zu Stufe einem Umbau und einer Modernisierung unterzog, mußte er schicksalhaft den gleichzeitigen Niedergang der Bahn miterleben. Selbst wenn sich vorübergehend einzelne Vorteile ergaben, bekam der Bahnhof den Strukturwandel hart zu spüren. Dies läßt sich am Beispiel des Stückgutverkehrs gut aufzeigen: Mit Wirkung vom 1. Juni 1970 konzentrierte die Deutsche Bundesbahn den Stückgutverkehr entlang der Waldbahn auf die Bahnhöfe Plattling, Deggendorf Hauptbahnhof und Zwiesel⁵¹. Nach dem damaligen Rationalisierungskonzept durften nur diejenigen Stationen ihre Stückgutannahmestellen behalten, die ein tägliches Empfangs- und Versandaufkommen von mindestens acht Tonnen, entsprechend etwa einer Waggonladung, nachweisen konnten. Leider brachte diese „Gesundschumpfung“ nicht den gewünschten wirtschaftlichen Effekt. Denn sechs Jahre später, am 1. Januar 1976, stieg Deggendorf zum „Konzentrationspunkt“ im Stückgutbahnverkehr auf⁵². Der Begriff „Konzentrationspunkt“ beinhaltet, daß gleichzeitig andere Stückgutbahnhöfe wegfielen. Im Falle Deggendorf Hauptbahnhof ging dies auf Kosten von Plattling, Vilshofen und Freyung. Von den Konzentrationspunkten aus versorgte die Deutsche Bundesbahn ihre Kunden direkt per Lkw. Neben Deggendorf Hauptbahnhof besaßen im Jahr 1993 innerhalb des Regierungsbezirks Niederbayern noch Passau Hauptbahnhof und Landshut Hauptbahnhof Stückgutverteilerbahnhöfe, wie die Konzentrationspunkte inzwischen amtlich hießen. In dieser Endzeit der Deggendorfer Stückgutbahnverladung bedienten die Lkws vom Hauptbahnhof aus die Bereiche mit den Postleitzahlen 835, 836 und 837 (Postleitzahlen nach dem Stand bis 30. Juni 1993)⁵³. Immerhin frequentierten 1993 täglich acht bis 13 Waggons die Verladerrampe. Doch auch dieser Betrieb war nicht kostendeckend. Die Deutsche Bahn A.G. zog sich im Stückgutbahntransport vollkommen aus der Fläche zurück. Seit dem 1. Januar 1995 ist die Stückgut-Bahnverladung in Regensburg Hauptbahnhof konzentriert. Die Büros der Deggendorfer Güterabfertigung stehen leer. Da seit den siebziger Jahren die Bedienung der Privatan schlüsse weggefallen ist, spielt Deggendorf Hauptbahnhof im Bahngüterverkehr heute keine Rolle mehr.

Auch für die Deggendorfer Bahnmeisterei ergab sich aus der allgemeinen Rationalisierungswut zunächst ein Vorteil. Nachdem am 31. Dezember 1966 die Bahnmeisterei in Gotteszell aufgelöst worden war, kam zum Deggendorfer Bezirk der Waldbahnabschnitt von Grafling bis Bahnkilometer 112,20, kurz nach dem Bahnhof Regen gelegen. Doch diese Aufwertung war nicht von langer Dauer. Am 1. Mai 1979 endete die Existenz der Bahnmeisterei Deggendorf. Die Deutsche Bundesbahn unterstellte die Anlagen als „Baubezirk 4 – Deggendorf“ der Bahnmeisterei Passau⁵⁴. In jüngster Zeit hat die Deutsche Bahn A.G. auch diese Organisationsstruktur völlig umgekrempelt. Statt dem Baubezirk 4 und dem Stützpunkt der Nachrichtenmeisterei Regensburg befindet sich heute am Deggendorfer Hauptbahnhof ein „Instandhaltungsbezirk der Niederlassung-Netz-Technik“. Diese „Niederlassung-Netz-Technik“ hat ihren Sitz in Regensburg.

Schwere Rückschläge brachten die achtziger Jahre für den Eisenbahnknotenpunkt Deggendorf Hauptbahnhof. Immer weniger Berufspendler, Schüler und Reisende fuhren auf den Nebenstrecken mit dem Zug. Das Verkehrsaufkommen ging immer mehr zurück. Schließlich kam die Einstellung des Reisezugverkehrs. Der letzte Personenzug aus Eging fuhr am 25. September 1981. Zum nächsten Fahrplanwechsel, am 23. Mai 1982, zog die Deutsche Bundesbahn ihr Personal von den noch besetzten Unterwegsstationen Eging, Schöllnach, Hengersberg und Deggendorf Hafen ab. Damit fielen Bahnarbeitsplätze weg, die alle der Hauptdienststelle Deggendorf Hauptbahnhof unterstanden.

Zwei Jahre später, am 23. September 1983, endete der Personenverkehr nach Metten. Deggendorf Hauptbahnhof ist seitdem hinsichtlich des Personenverkehrs nur noch eine Unterwegsstation. Am 31. Mai 1991 kappte die Regentalbahn A.G. mit der letzten Zugfahrt und dem anschließend sofort begonnenen Streckenabbau den Streckenarm nach Metten. Von einem Eisenbahnknotenpunkt Deggendorf Hauptbahnhof kann man jetzt nicht mehr sprechen.

Trotz des Verkehrsrückgangs und des Dienststellenabbaus erneuerte die Deutsche Bundesbahn in den letzten Jahren die Signal- und Stellwerksanlagen. Die Bahnverwaltung versah Mitte der achtziger Jahre das Gleis 4 mit Ausfahrtsignalen. Seitdem steht Gleis 4 auch für Zugfahrten von Deggendorf nach Plattling zur Verfügung.

Eine völlige Umstellung kam in der Signal- und Stellwerkstechnik. 85 Jahre lang hatten das Befehlsstellwerk im Empfangsgebäude und die beiden Wärterstellwerke an den Bahnhofsausfahrten zuverlässige Dienste geleistet. Den gewissenhaften Eisenbahnern und nicht zuletzt der unverwüstlichen Stellwerksmechanik ist es zu verdanken, daß unser Bahnhof von schweren Unfällen verschont geblieben ist. Am 26. November 1991 ersetzte ein elektromechanisches Drucktastenstellwerk, das der Fahrdienstleiter im Empfangsgebäude alleine bedient, die alten Anlagen. Die zwei leerstehenden Stellwerksgebäude aus dem Jahr 1906 fielen der Spitzhacke zum Opfer. Den Reisenden am Bahnsteig ist diese Umstellung vielleicht auch daran aufgefallen, daß nunmehr Lichtsignale statt der markanten Flügelsignale „Halt“ oder „Fahrt frei“ zeigen.

Die Deutsche Bahn A.G. trat am 1. Januar 1994 an die Stelle der Deutschen Bundesbahn. Die neue Eigentümerin konnte in Deggendorf Hauptbahnhof einen neu gestalteten Kundenbereich übernehmen. Noch die Deutsche Bundesbahn richtete im Sommer 1992 im Empfangsgebäude ein „DB-Kundencenter“ ein. Bei dieser Gelegenheit erhielt der Bahnhofsbau einen Außenverputz.

Einige Zahlen zu den in Deggendorf Hauptbahnhof in der Nachkriegszeit verkauften Fahrkarten zum Vergleich: Im Jahr 1953 verkaufte der Schalter 123 247 Fahrkarten. Zehn Jahre später war die Anzahl auf 115 407 gesunken. Die Bilanz des Jahres 1973 weist 106 302 verkaufte Fahrkarten aus⁵⁵. Laut Auskunft des damaligen Bahnhofsvorstandes Helmut Winkler belief sich die Anzahl im Jahr 1992 auf rund 100 000 Stück.

Die am 1. Januar 1994 eingelehrte Privatbahnzeit brachte für Deggen-
dorf Hauptbahnhof das sofortige Ende als Hauptdienststelle. Jetzt gehört Deggen-
dorf mit seinen bis dahin unterstellten Bahnhöfen Ulrichsberg und Gotteszell
zum Betriebsbezirk Plattling der „Niederlassung-Netz-Betrieb“ in Regens-
burg.

Immerhin hat die Deutsche Bahn A. G. bereits den Komfort für die wartenden
Reisenden gesteigert: Der freistehende Bahnsteig für Gleis 2 und für Gleis 3
bekam im Jahr 1994 eine Überdachung und einen Windschutz. Für den Deg-
gen-
dorf Hauptbahnhof bleibt zu hoffen, daß wenigstens die Personenbeför-
derung auf der Waldbahn gesichert bleibt.

III.4. Der Bahnhof Ulrichsberg:

III.4.1. Der Bau der Ulrichsberger Doppelkehre:

Der Bahnhof Ulrichsberg steht als Synonym für die Doppelkehre der Wald-
bahn im Graflinger Tal. Seine Geschichte ist mit diesem Streckenverlauf und
mit dem Kühberg-tunnel eng verbunden. Vorab soll deshalb die Baugeschichte
dieses Streckenabschnitts, in dessen Mitte der Bahnhof Ulrichsberg liegt, be-
handelt werden.

Am 12. November 1872 erhielt die damalige „Königlich privilegierte Actiengesellschaft der Bayerischen Ostbahnen“ die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Bahnlinie von Plattling her über Deggen-
dorf und Zwiesel an die Grenze nach Eisenstein. In einer turbulenten Aktionärsversammlung am 13./14. Februar 1873 entschloß sich die Gesellschaft, den Bau dieser konzessionierten Linie zu realisieren. Als Konkurrenzprojekt unterlag eine Hauptstrecke von Straubing nach Cham bei der Abstimmung. Das Abstimmungsergebnis ging mit 25 559 Stimmen gegenüber 7918 Stimmen bei 33 374 stimmberechtigten Aktien zugunsten der Plattling–Eisensteiner Linie aus (197 Stimmen waren ungültig)⁵⁶. Das Engagement des Deggen-
dorf Stadtpfarrers und Landtagsabgeordneten Dr. Konrad Pfahler und des Zwieseler Glasindustriellen Benedikt Freiherr von Poschinger, Vorsitzender des Zwieseler Eisenbahnkomitees, trug wesentlich zu diesem Votum bei. Ausschlaggebend für deren Einsatz war unter anderem eine verheerende Windbruchkatastrophe am 26. Oktober 1870, die besonders den mittleren Bayerischen Wald heimsuchte. Zum Abtransport der Hunderttausende Klafter Brennholz und Nutzholz brauchte die Region dringend ein leistungsfähiges Verkehrsmittel. Vor Ort konnten die ungeheuren Holz-mengen nur weit unter dem Selbstkostenpreis verkauft werden. Der Staat, selbst Eigentümer ausgedehnter Waldflächen, erlitt durch den Windbruch einen Schaden in Höhe der drei- bis vierfachen Kosten für den Waldbahn-bau⁵⁷.

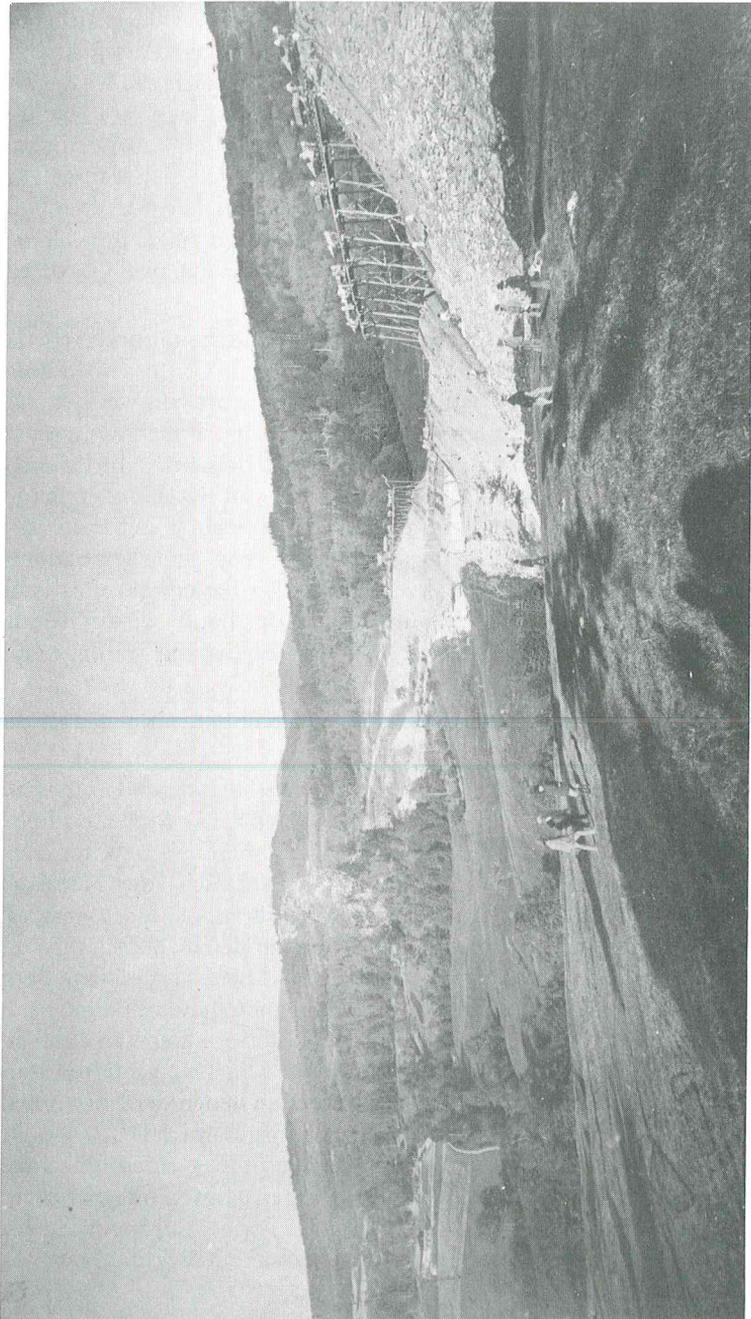
Der Bau der Waldbahn in der Zeit von November 1874 bis zum Spätsommer

1877 bedeutete eine gewaltige Ingenieurleistung. Oberingenieur Badhauser von der Ostbahn machte sich die Erfahrungen beim Bau und Betrieb der Schwarzwaldbahn, die im Jahr 1857 eröffnet wurde, zunutze⁵⁸. Damals wandte der badische Ingenieur Robert Gerwig (1820–1885) beim Überwinden von Steigungen erstmals das „Prinzip der künstlichen Längenentwicklung“ an; d. h. mit Streckenschleifen wird die Eisenbahnlinie so verlängert, daß sich daraus eine für den Betrieb zu bewältigende Steigung ergibt. Bei zahlreichen weiteren Paßstrecken sollte dieses Prinzip noch zur Anwendung kommen. Eines der berühmtesten Beispiele ist die in der Zeit von 1872 bis 1882 gebaute Gotthardbahn in der Schweiz.

In den Jahren 1875 und 1876 waren zeitweise bis zu 4000 Arbeiter und Arbeiterinnen im Einsatz, um die Strecke von Deggendorf nach Gottesszell in einer solchen Doppelschleife zu bauen. Die Bauarbeiter kamen oft von weither. Die Masse von ihnen waren Tagelöhner am Rande der Existenz. Viele Italiener und Tschechen verdienten sich beim Waldbahnbau ihr tägliches Brot. In Deggendorf rebellierten am 23. Mai 1875 die Bahnarbeiter, weil der Hengersberger Bierbrauer Leeb den Bierpreis von sieben auf acht Kreuzer pro Liter erhöhte⁵⁹. Die Menschenflut von 4000 Bauarbeitern stellte für das eher beschauliche Graflinger Tal ein bis heute einmaliges Ereignis dar. Der Bayerwaldschriftsteller Paul Friedl (1902–1989), genannt „Baumstefenlenz“, hat in seinem Roman „Das Roß Gottes“ die bewegten Zeiten des Waldbahnbaus im Graflinger Tal anschaulich beschrieben.

Anhand des Baues des Kohlbachdammes und des Kühbergtunnels soll der Bahnbau anno 1875 näher dargestellt werden.

Bereits in der ersten Kehre stand die Aufschüttung des Kohlbachdammes an. Dieser herausragende Kunstbau erreicht eine Länge von 390 Meter und eine Höhe von 45 Meter. Am Dammfuß fließt bei Bahnkilometer 79,0 (Kilometerangaben jeweils von Landshut Hauptbahnhof aus gemessen) der Kohlbach durch einen 178 Meter langen Bachtunnel unter die Strecke. Insgesamt 452 Frauen und Männer erbauten mit primitiven Mitteln ab dem 5. April 1875 das Dammwerk. Mit Pickeln hieben die Tagelöhner das Material aus dem Berg, schaufelten es in Loren und entleerten die Loren am entstehenden Bahndamm. Allenfalls Felssprengungen erleichterten den Gesteinsabtrag. Der Verschub der schwerbeladenen Loren ging natürlich per Hand vor sich. Dazu mußten ständig Holzgerüste in freier Höhe zu den Stellen führen, an denen der Loreninhalt auszukippen war. Der Kohlbachdamm verschlang insgesamt 524 000 Kubikmeter Fels- und Erdmaterial. Da das Material aus den umliegenden Einschnitten nicht ausreichte, mußte die Bahnverwaltung eigens Entnahmegruben erwerben. Vier Arbeiter kamen bei diesem Bauwerk zu Tode und 25 wurden verletzt. Nach über zweijähriger Bauzeit passierte am 25. Mai 1877 der erste Materialzug den Kohlbachdamm⁶⁰.



Am 15. Oktober 1875 war die Schüttung für den Arztinger Damm in vollem Gang. Die Arbeiter schoben die Loren in luftiger Höhe zu der Stelle, wo der Lorenhalt auf dem entstehenden Damm entleert wird.
Quelle: Archiv Karl Bradl, Vilshofen

Zwischen den beiden Kehren legten die Bahnbauer in einer Streckenentfernung von 9794 Metern nach der Station Deggendorf die Station Ulrichsberg an. Die Höhendifferenz beträgt 102,0 Meter. Der Bahnhof Ulrichsberg ist in einer Luftlinie von 3,65 Kilometer vom heutigen Deggendorfer Hauptbahnhof entfernt. An seinem Bahnsteig steht der Zug in entgegengesetzter Richtung wie beim Verlassen in Deggendorf.

Die Bergfahrt geht nach der Station Ulrichsberg in die zweite Kehre. Am Ende dieser Gegenkehre passiert der Zug den 476 Meter langen Kühberg-Kehrtunnel, der unter den 509 Meter ü. N. N. hohen Kühberg führt. Vom Nordportal des Kehrtunnels verläuft die Hauptstrecke ohne größere Kurvenbögen nach Gotteszell. Die Bahn läßt einen halben Kilometer nach dem Kühbergtunnel den Bahnhof Ulrichsberg links unten liegen. Auf Höhe Arzting, zwischen Bahnkilometer 87,5 und 88,0, mußten die Bahnbauer einen weiteren sehr aufwendigen Bahndamm schütten. Natürlich steigt die Bahn von der 424,40 Meter über N. N. hoch gelegenen Station Ulrichsberg bis zum 13,73 Kilometer entfernten Station Gotteszell stetig an. Sobald der Zug im 551,10 Meter über N. N. gelegenen Bahnhof Gotteszell hält, hat er den Anstieg über das Bayerwald-Vorgebirge überwunden.

Dem Waldbahnforscher Fritz Schosser lag die Baugeschichte der Ulrichsberger Doppelschleife und des Kühbergtunnels besonders am Herzen. Fritz Schosser war Personalsachbearbeiter bei der Bahnmeisterei Gotteszell. Auf Grund seiner Tätigkeit hatte er Zugang zu den Bauakten. Außerdem konnte er während seiner jahrzehntelangen Forschertätigkeit noch manchen pensionierten Eisenbahner über die Geschehnisse befragen. In einem Zeitungsbeitrag vom 22. August 1969 hat er faktenreich und mit viel Zahlenmaterial die Baugeschichte des Kühbergtunnels wiedergegeben. Die folgenden Angaben sind aus diesem Beitrag übernommen:

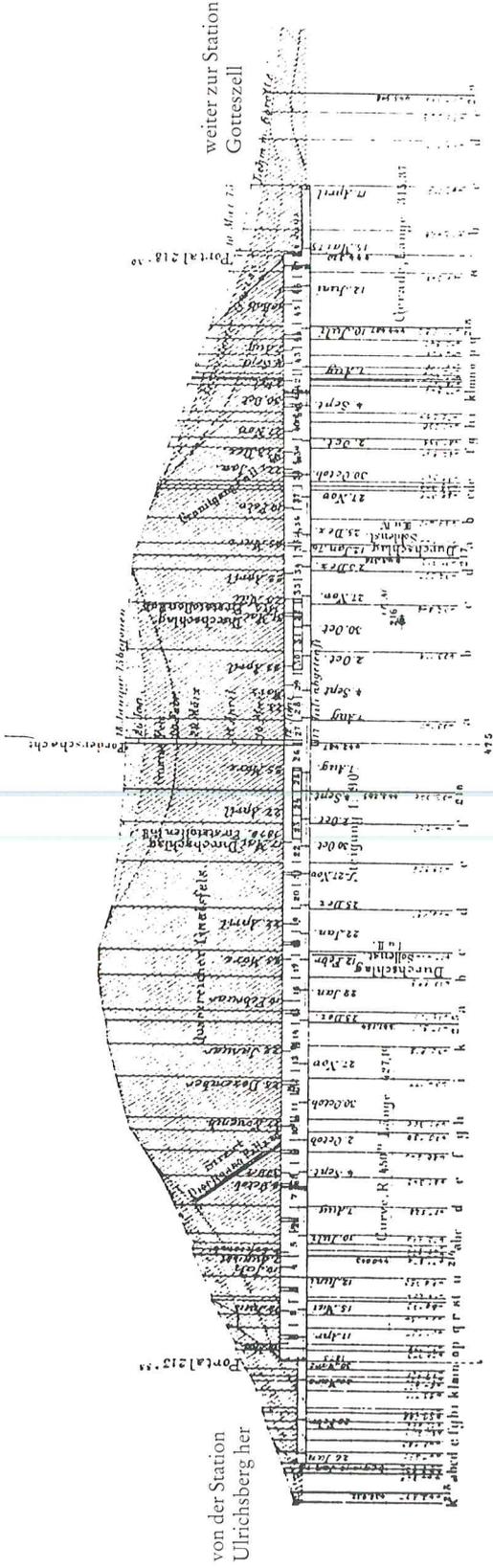
„Zunächst mußten die für den Tunnelbau beauftragten Bauunternehmer Sebastian Reiter aus Hof und Andreas Bühler aus München eine Zufahrt herstellen. Von der Ortschaft Weiher bei Mietraching legten die zwei Firmen hinauf nach Untergrub eine neue Serpentinstraße an (Kosten hierfür 4952 fl. und 44 Kreuzer).

Von den künftigen Tunnelleingängen aus trieben die Mineure zwei Sohlstollen, die Stollen I und IV, in den Berg. Auf Drängen des Sektionsingenieurs Ludwig Strehl gruben die Bahnbauer zusätzlich von oben her einen vier Meter langen und 1,40 Meter breiten Schacht. Von der Anhöhe des Kühbergs, bei der Ortschaft Grub, begannen am 18. Januar 1875 die Grabungsarbeiten für diesen Förderschacht. Die Geometer errechneten eine erforderliche Tiefe von 54 Meter. Schon bald erschwerten harter Quarzgneis und ab einer Tiefe von etwa 25 Meter unablässig fließendes Wasser die Arbeiten. Am 10. März 1875 kamen auf einen Kübel gefördertes Material bereits zwei Kübel Wasser. Die Arbeiter

Längsprofil des Kühbergtunnel in der 2. Kehre

Maßstab der Länge: 1 : 3000

Maßstab der Höhe: 1 : 2000



Die Bauausführung des Kühbergtunnels nahe der Station Ulrichsberg war der Zeitschrift für Baukunde, Jahrgang 1882, ein eigener Beitrag wert. In Band 25 ist das Längsprofil wiedergegeben. Der Betrachter kann die Baufortschritte bei den Sohlstellen I, II, III und IV sowie bei den Firststellen I, II, III und IV ablesen. Etwa in Tunnelmitte trieben die Bahnbauer in der Zeit von 18. Januar 1875 bis zum 17. Juli 1875 (Tage der Abteufung) von oben her einen Förderschacht.

Quelle: Sammlung Verkehrsmuseum Nürnberg; Ausstellung im Bayer. Localbahnmuseum in Bayer. Eisenstein 1996.



Die Bauarbeiten im Kühberg-Kehrtunnel waren im Sommer 1876 bereits weitgehend abgeschlossen. Unzählige Arbeiter waren jedoch noch am Einschnitt des Südportals beschäftigt. Eine Lorenbahn erleichterte den Abraumtransport aus dem Einschnitt. Aus den Granitquadern im Vordergrund entstand eine Straßenüberführung. Quelle: Archiv des Verkehrsmuseums Nürnberg

unten“ im Schachtgrund konnten im kalten und trüben Schlammwasser nicht mehr weiter nach unten graben. Ein Pferdegöpel schuf in dieser mißlichen Lage Abhilfe. Tag und Nacht drehten zwei Pferde, die alle sechs Stunden ausgewechselt wurden, am Göpel ihre Runden. Jetzt endlich ging es beim Förderschacht voran. Der Schacht war bereits am 17. Juli in der vorgesehenen Tiefe abgeteuft. Nun erfüllte der Förderschacht seinen Zweck. Von der Schachtsohle aus trieben die Mineure zwei weitere Sohlstollen, die Stollen II und III, und die dazugehörigen Firststollen zu den Tunnelleingängen hin. Bedauerlicherweise kam es hierbei zu einem tödlichen Arbeitsunfall, als am 24. Juli 1875 ein herabfallender Stein den Mineur Andreas Bonn erschlug.

In den folgenden sechs Monaten wurde über vier Sohlstollen und den dazugehörigen Firststollen in den Berg gegraben. Die Berechnungen der Ingenieure und Geometer gingen präzise auf. Am 21. Januar 1876 erfolgte der erste Durchschlag zwischen den Sohlstollen III und IV, bei Profil 217 + 3 Meter ‚ohne Differenz in Höhe und Richtung‘. Im betreffenden Bautagebuch steht hierzu: ‚Jetzt zieht es so stark, daß die Lampen verlöschen.‘ Den endgültigen Tunneldurchschlag konnten die Bahnbauer am 12. Februar feiern, als die Verbindung zwischen den Sohlstollen II und I aus dem Berg gebrochen wurde.

Die Schwerstarbeit war jedoch noch nicht vorbei. Von den Firststollen und den Sohlstollen aus mußten die Arbeiter den Fels soweit herauschlagen, bis die Tunnelröhre auf das erforderliche Profil aufgeweitet war.

Am 22. Januar 1876 stellten die Tunnelbauer die Abraumdörderung über den Förderschacht ein, da das Material weniger aufwendig über die Tunnelausgänge aus dem Berg gelangen konnte. Eine Lorenbahn beförderte zum Beispiel den Abraum aus dem Südportal.

Die Verfüllung des Förderschachtes begann am 31. Juli 1876. In der Tiefe erstellte man ein Entlastungsgewölbe und hob darauf mit Hilfe des Göpels Felsmaterial aus dem Aushub. Die Verfüllung ging in sauberlicher Schichtung vonstatten. Soweit übriggebliebenes Aushubmaterial nicht an anderer Stelle Verwendung fand, blieb es auf einer benachbarten Halde liegen.

Bis zur Bahneröffnung mauerten die Bauunternehmer Reiter und Bühler die Tunnelwölbung am Südportal auf eine Länge von 74,2 Meter, in der Tunnelmitte beim ehemaligen Förderschacht auf eine Länge von 29,9 Meter und am Nordportal auf eine Länge von 60,0 Meter mit Haussteinen aus.

Am 20. Februar 1878 wurde der Kühbergtunnel bei Ulrichsberg mit Gesamtkosten in Höhe von 524 130 fl. und 32 Kreuzer abgerechnet. Davon entfiel ein Betrag von 14 500 fl. auf den Förderschacht.“

Mehrere Steinhäufen sind heute im Gelände die einzigen Hinweise auf den Förderschacht beim Bau des Kühbergtunnels.

III.4.2. Erstausrüstung der Station Ulrichsberg

In der Mitte der Doppelkehre legte die Königlich Bayerische Staatsbahn die Station Ulrichsberg an. Ein Zughalt auf der 24 Kilometer langen Bergfahrt zwischen Deggendorf und Gotteszell war unumgänglich. Fritz Schosser hat auch die Bauakten zu diesem einmalig gelegenen Waldbahn-Bahnhof eifrig gewälzt. Bei der folgenden Darstellung stammen die Daten, soweit sie die ausführenden Firmen und die Schlußabrechnungen betreffen, aus seinen Aufzeichnungen⁶¹.

Ein geeignetes Gelände zur Herstellung des erforderlichen Planums ergab sich ungefähr bei Bahnkilometer 82,0. In diesem Bereich verlief die Strecke einigermaßen gerade sowie außerhalb von größeren Einschnitten oder Dämmen. Das künftige Bahnhofsareal lag inmitten der Waldeinsamkeit auf dem Gebiet der ehemaligen Gemeinde Alberting. Einen Streit um den Stationsnamen schlichtete die Bauabteilung der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten mit der Verfügung vom 16. Mai 1876. Danach hatte der Stationsname nicht „Wühn“ sondern „Ulrichsberg“ zu lauten. Die Behörde wählte den Bahnhofsname offenbar deshalb, weil der 636 Meter hohe Ulrichsberg mit seiner Bergkirche weithin die Umgebung dominiert.

Die Verfügung vom 16. Mai 1876 enthielt gleichzeitig die Bauerlaubnis für ein

Stationsgebäude der Klasse II c mit Bahnmeistersitz, für ein eingeschossiges und für ein zweigeschossiges Wechselwärterhaus, letzteres mit einem Wasserhausanbau, für eine Waschküche mit Holzlege und für eine hölzerne Abtrittsbude.

Sektionsingenieur Ludwig Strehl, dem der Waldbahnbau unweit Pankofen bis kurz hinter dem Kühbergtunnel unterstand, veranlaßte die Auftragsvergabe bei den Hochbauten. Für sämtliche Aushub- und Maurerarbeiten bekam die Firma Andreas Müller aus Forchheim den Zuschlag. Das eingeschossige Wechselwärterhaus an der Deggendorfer Ausfahrt entstand in Granitsteinmauerwerk mit Ziegellinnenverblendung. Im Unterakkord führte die Forchheimer Baufirma das Erdgeschoß sowohl im Empfangsgebäude als auch im Wechselwärter- und Wasserhaus in Granitsteinmauerwerk mit Ziegellinnenverblendung aus. Alle übrigen Stockwerke mauerte die Firma ausschließlich in Ziegelbauweise. Da sämtliche Bauten ohne Außenputz geblieben sind, kann der Betrachter die Verwendung der Baumaterialien, soweit die Gebäude heute noch vorhanden sind, gut erkennen.

Von Plattling her gesehen fand der Baustoff Ziegel in der Station Ulrichsberg zum letzten Mal Verwendung. Auf den weiteren Waldbahnstationen in Richtung Eisenstein mauerten die Bahnhofsbauer die Hochbauten mit Granitsteinen. Dies hatte seinen guten Grund. Im Waldgebirge gibt es keine Tonvorkommen und somit auch kaum Ziegeleien. Um die Ziegel zur Station Ulrichsberg zu bringen, mußten Pferdefuhrwerke den Weg von den Deggendorfer Ziegeleien über Grafing, Arzting, Wühn und Alberting einschlagen. Besonders umständlich gestaltete sich der Ziegeltransport auf dem letztgenannten Wegabschnitt. Selbst nach mehreren Ausbesserungen befand sich die Furt in so schlechtem Zustand, daß die Gespanne nur mit halber Ladung darüber hinwegrollen konnten. Es lag somit auf der Hand, die überall anfallenden Granitsteine zu behauen und aufzumauern. Vor allem das Sichtmauerwerk aus Granit macht die Waldbahnbauten unverwechselbar. Durch den heimischen Bayerwaldgranit wirken die Empfangsgebäude, Güterhallen, Wärterhäuser, Lokschuppen usw. bodenständig. Die Bahngebäude entlang der Waldbahn bilden allein schon wegen ihres Baumaterials mit der urwüchsigen Landschaft eine schöne Harmonie.

Neben der Baufirma Andreas Müller arbeiteten an den Ulrichsberger Bahnbauten der Zimmermeister Max Scheuer aus Straubing, die Wagenfabrik Joseph Rathgeber aus München-Moosach (Schreinerarbeiten), der Schieferdeckermeister Andreas Koch aus Bamberg und die Tonwarenfabrik der Gebrüder Mösl aus Mühlendorf (Ofensetzen). Aus der näheren Umgebung erhielten lediglich der Maler und Vergolder Carl Papit (Anstreicherarbeiten) und der Glasermeister Carl Hetzenecker, beide aus Deggendorf, Aufträge.

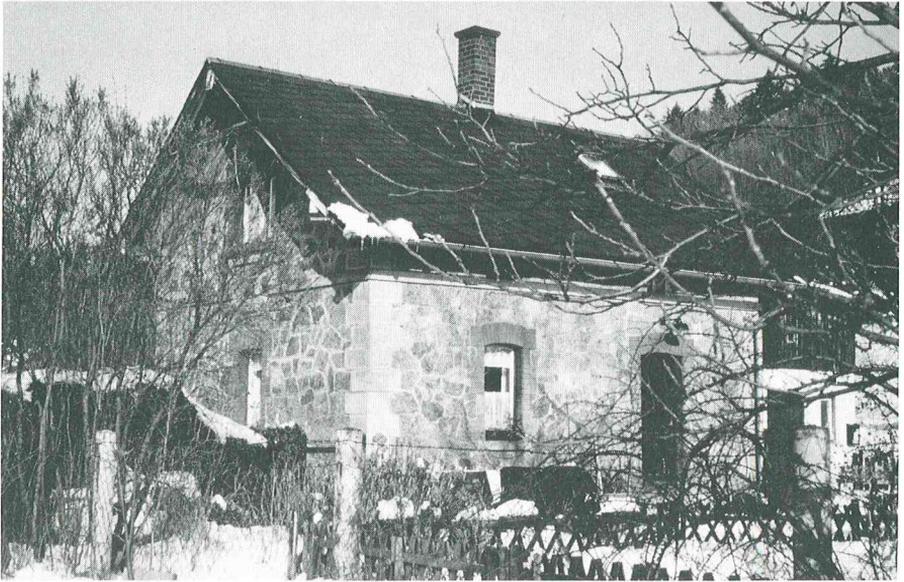
Der Ulrichsberger Bahnhofsbau entstand bei Bahnkilometer 82,191. Das Sta-



Von Plattling her gesehen verwendete die Königlich Bayerische Staatsbahn in der Station Ulrichsberg zum letzten Mal Ziegelmauerwerk. Das Ulrichsberger Empfangsgebäude hat umgeben von Wald die Zeitabläufe nahezu unverändert überdauert. Foto: Bernhard Rückschloß, Januar 1993



Der Waldbahn-Bahnhof Triefenried erhielt ein baugleiches Stationsgebäude der Gattung IIc wie in Ulrichsberg. Einzig das Baumaterial hat sich geändert. In der Anfangszeit war Triefenried ebenso wie Ulrichsberg Sitz einer Bahnmeisterei. Auf dem Bild durchfährt gerade ein Dampfloksonderzug mit Lok 50 0072-4, die von Krauss-Maffei im Jahr 1940 unter der Fabriknummer 15 832 gebaut wurde, den Bahnhof Triefenried. Foto: Bernhard Rückschloß, 30. Mai 1994

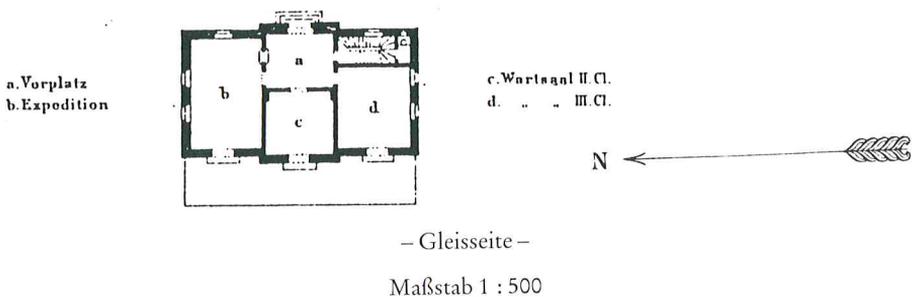


Das Wechsel- und Signalwärterwohnhaus an der Deggendorfer Ausfahrt war in Ulrichsberg als Standardbahnwärterhaus ausgeführt. Inzwischen hat das Gebäude durch einen Umbau viel von seinem ursprünglichen Aussehen eingebüßt. Foto: Bernhard Rückschloß, Januar 1993

tionsgebäude der Klasse II c mit Bahnmeistersitz hat innerhalb der Waldbahn in der Station Triefenried sein Pendant. Zur Anfangszeit befand sich in Triefenried genauso wie in Ulrichsberg eine Bahnmeisterei. Die Königlich Bayerische Staatseisenbahn verwendete bei beiden gleichbedeutenden Stationen dieselben Baupläne. Es handelte sich um dreigeschossige Gebäude mit einem Quergiebel und einem Krüppelwalmdach entlang der Gebäudelängsachse. Neben Ulrichsberg und Triefenried besaßen nur noch die Endpunkte der Waldbahn dreigeschossige Empfangsgebäude.

Der Bautyp „Ulrichsberg“ beherbergte 1883 im Erdgeschoß einen „Wartesaal II. Classe, einen Wartesaal III. Classe und die Expedition“. In den oberen Stockwerken befanden sich Dienstwohnungen, u. a. für den Stationsvorsteher und den Bahnmeister.

Von den gewöhnlichen Unterwegsstationen hob sich Ulrichsberg besonders durch ein zweigeschossiges Wechselwärterhaus ab, das mit einem Wasserhaus kombiniert war. Das Doppelgebäude stand ca. 30 Meter vom Empfangsgebäude in Richtung Gotteszeller Ausfahrt. Der Gebäudeteil für das Wechselwärterwohnhaus stand mit dem Giebel zum Gleis. In dem Wohnhaus gab es Platz für zwei Familien. Unmittelbar südlich daran schloß sich der Wasserhausanbau als Querbau an. Das Doppelgebäude hatte einen gemeinsamen Dachstuhl.



Grundrißplan des Empfangsgebäudes (Erdgeschoß) der Station Ulrichsberg, Stand Mai 1883. Im Zuge der „Centralisierung“ der Weichen und Signale nach der Jahrhundertwende kamen die mechanischen Hebel- und Blockwerke in die Expedition, später als Dienstraum bezeichnet.
 Quelle: Bayer. Hauptstaatsarchiv – Kriegsarchiv, Bestands-Nr. 417

Bei dem Wechselwärter- und Wasserhaus soll einmal beispielhaft die Schlußabrechnung wiedergegeben werden. Um mit den o. g. Tunnelbaukosten, die in fl. aufgezählt sind, einen einheitlichen Maßstab herzustellen, sei vorweggeschickt, daß ein fl. ab 1872 in 1,72 Mark gewertet wurde. Im einzelnen wurden folgende Gewerke abgerechnet: Rohbau 6800 Mark, Zimmerarbeiten 800,82 Mark, Schreinerarbeiten 228,20 Mark, Schieferdecker 320,76 Mark, Anstreicherarbeiten 141,17 Mark, Einglasen 38,76 Mark und Setzen von zwei Kochherden sowie zwei Sesselöfen 260 Mark.

In den ersten Jahrzehnten mußten sämtliche bergauf fahrenden Dampflokomotiven in Ulrichsberg Wasser fassen. Das Kesselspeisewasser hierzu kam als Quellwasser oder Tagewasser aus den Hängen der Umgebung. Da der laufende Wasserfluß nicht ausreichte, errichtete die Staatsbahn hinter dem Wasserhaus eine 25 Kubikmeter fassende Wasserzisterne. Die Bahnmeisterei beschäftigte vier kräftige Männer, die per Hand mittels einer Doppelhebelpumpe das Wasser aus der Zisterne in die zwei Hochbehälter des Wasserhauses pumpen mußten. Diese fahrbare Pumpe diente übrigens auch als Feuerlöschgerät für die Umgebung. Vom Hochbehälter im Wasserhaus führte eine Zuleitung zum ca. 60 Meter entfernten Wasserkran. Die Lage des Wasserkrans in einer Distanz von etwa 100 Meter oberhalb des Empfangsgebäudes prädestinierte ihn für bergwärts fahrende Züge. Die aufwendigen Wasserversorgungsanlagen mußten in der Lage sein, während eines Personenzughalts den Tenderinhalt zu füllen. Zum Beispiel konnte die Dampflok der Bayerischen Gattung D V, eine Type die 1878 in vier Exemplaren eigens für die Waldbahn gebaut wurde (s. u.), 5,5 Kubikmeter Wasser aufnehmen. Im Jahr 1883 gab es entlang der Waldbahn noch auf den Unterwegsstationen Gotteszell und Regen sowie an den Endpunkten Wasserstationen für Lokomotiven.

Der Ulrichsberger Gleisplan enthielt 1883 ein Ausweichgleis mit 395 Meter



Mühsam gestaltete sich die Suche nach einer Fotografie bzw. nach Planzeichnungen vom Ulrichsberger Wechselwärter- und Wasserhaus, das im Januar 1972 abgerissen wurde. Der Verfasser wurde lediglich in der „Plattlinger Zeitung“, Ausgabe vom 25. Januar 1972, fündig. Auf dem Zeitungsbild weist ein Pfeil auf das Wechselwärter- und Wasserhaus hin.

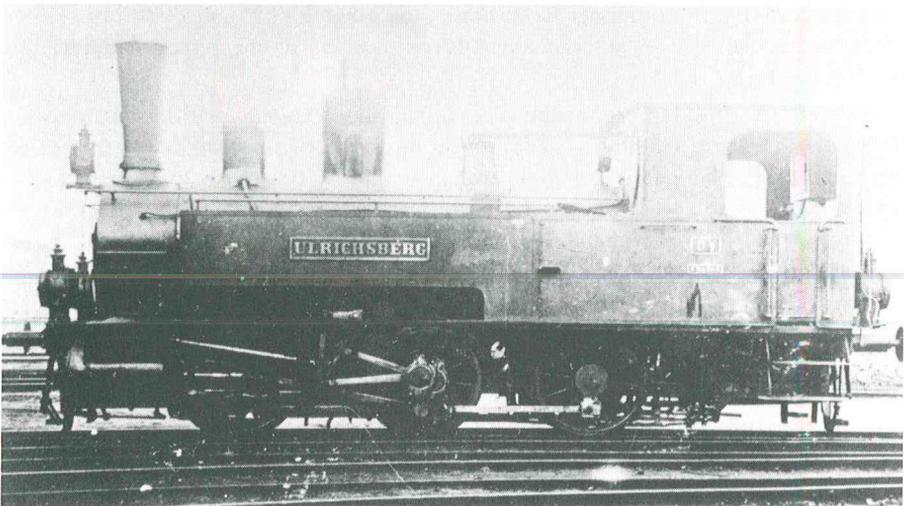
Nutzlänge und ein Rangiergleis, in das Züge aus beiden Richtungen direkt einfahren konnten. Vom Rangiergleis aus, das an der Deggendorfer Ausfahrt lag, führten zwei Ladegleise. Das Ladegleis in Richtung Norden war mit einer Gleiswaage und einer Kopframpe ausgestattet. Trotz der Rampe und der Gleiswaage hat Ulrichsberg nie eine Güterhalle besessen. Das Fehlen einer Güterhalle ist ein sicherer Hinweis auf das Hauptverladegut: Holzstämmen aus den Waldgebieten, die die Waldbahnstation Ulrichsberg reichlich umgeben.

III.4.3. Der Bahnhof Ulrichsberg in der Zeit von 1877 bis heute

Am 18. Juli 1877 fand eine erste Personenzugfahrt mit geladenen Gästen statt. Die offizielle Streckeneröffnung von Plattling bis Ludwigsthal vollzog sich am 16. September 1877 ohne die bei Streckeneröffnungen üblichen Feierlichkeiten⁶². In den ersten Betriebsjahren hatte der Bezirksingenieur in Eisenstein die Aufsicht über Hauptbahn Plattling–Eisenstein. Dessen vorgesetzte Behörde war wiederum das Königliche Oberbahnamt in Rosenheim.

Die Station Ulrichsberg war wesentlicher Bestandteil der Infrastruktur der

Waldbahn. Welche Bedeutung Ulrichsberg für den Streckenverlauf und für die Kunstbauten hatte, zeigt die Tatsache, daß die Königlich Bayerische Staatsbahn eine Dampflok danach benannte. Im Jahr 1878 baute die traditionsreiche Lokomotivfabrik J. A. Maffei in München vier für die Waldbahn entwickelte Dampfloks, die in die Gattung D V der Bayerischen Staatsbahn eingereiht wurden. Die Bayerische D V mit der Nummer 7, Bahnnummer 793, trug den Namen „Ulrichsberg“. Die folgenden Lokomotiven erhielten die Namen „Gotteszell“, „Ludwigsthal“ und „Eisenstein“. Die dreiachsigen, 44,6 Tonnen schweren Tenderlokomotiven waren die ersten bayerischen Dampfloks mit einem Kesselüberdruck von 12 atü. Jedoch erwiesen sich die Lokomotiven bald nach der Inbetriebnahme für den Bergdienst als zu schwach. Die Dampflokomotive „Ulrichsberg“ versah 50 Jahre lang ihren Dienst. Bis zur Ausmusterung im Jahr 1928 war sie als Rangierlok, zuletzt mit der Reichsbahnnummer 89 8107, im Einsatz⁶³.



Im Jahr 1878 baute die traditionsreiche Münchner Lokomotivfabrik J. A. Maffei vier Lokomotiven, die eigens für die Waldbahn entworfen wurden. Die Lokomotiven wurden als Gattung D V in den Lokpark eingereiht und trugen die Namen „Ulrichsberg“, „Gotteszell“, „Ludwigsthal“ und „Eisenstein“. Die Lokomotive „Ulrichsberg“ (Fabriknummer 1160) war 50 Jahre lang eingesetzt. Zuletzt stand sie im Rangierdienst. Quelle: Archiv Robert Zintl, Nürnberg

Für die Betreuung der Kunstbauten in der Ulrichsberger Doppelschleife besetzte die Staatsbahn die Station Ulrichsberg mit einem Bahnmeister. In den ersten Jahren befürchtete die Bahnverwaltung bei den Bahndämmen Setzungen und Abrutschungen. Die frisch gegrabenen Einschnitte und der Kühbertunnel gaben ebenfalls Anlaß zur ständigen Beobachtung. Nicht zuletzt waren die

Gleisunterhaltungsarbeiten bei den nur sechs Meter langen Schienen sehr aufwendig. Als Ulrichberger Spezialität mußten die Männer in der Bahnmeisterei das Wasser in die Hochbehälter des Wasserhauses pumpen (s. o.). Der Bahnmeister, seine zwei Vorarbeiter und 30 Arbeiter hatten somit alle Hände voll zu tun⁶⁴.

Daß die Bahnmeisterei in Ulrichsberg ihre Berechtigung hatte, zeigt ein Vorfall am 12. Februar 1886. Routinemäßig absolvierte der Bahnwärter am Posten 37 seinen Kontrollgang durch den Kühbergtunnel. Mit der Fackel leuchtete er die Tunnelwände ab. Da er nichts Auffälliges bemerkte, gab er pflichtgemäß den Tunnel zur Durchfahrt frei. Zwischenzeitlich fiel jedoch ein drei Kubikmeter großer Felsbrocken von der Tunneldecke auf das Gleis. Auf das Hindernis fuhr der folgende Zug Nummer 837 mit nahezu unverminderter Geschwindigkeit auf. Erheblicher Sachschaden und mehrere Verletzte waren die Folge. Die Bergung der Verletzten gestaltete sich in der Tunnelröhre äußerst schwierig. Die Männer um den Bahnmeister Roth hatten die Ursache für den Felssturz schnell herausgefunden: Bergwasser sickerte durch die Felsritzen, gefror und sprengte Gestein auf die Gleise.

Die Verantwortlichen erkannten das vollständige Ausmauern der Tunnelwölbung als die einzig wirksame Abhilfe. Unter der Koordination der Bahnmeisterei Ulrichsberg beschaffte man ein transportables Gerüst, sprengte zur Nachtzeit Gestein aus der Tunnelwandung und mauerte die Röhre aus. Eine Tunnellänge von 166 Meter war bereits beim Bahnbau in den Jahren 1876/1877 ausgemauert worden, so daß nun 310 Meter zur Arbeit anstanden. Diese Tunnel-sicherung dauerte fünf lange Jahre. Probleme bereitete vor allem der Luftzug im Kehrtunnel. Besonders im Frühjahr und Herbst erkrankten fortwährend die Arbeiter. An der Tunnelöffnung von Ulrichsberg her brachte deshalb die Bahnmeisterei ein Doppelschiebe- und Falttor an, das bei jeder Zugfahrt geöffnet und geschlossen wurde.

Im Jahr 1910 löste die Königlich Bayerische Staatsbahn die Bahnmeisterei Ulrichsberg auf, da die Anfangsschwierigkeiten offenbar behoben waren⁶⁵. In der Folgezeit hatten die Nachbarstationen Deggendorf und Gotteszell ohnehin Bahnmeistereien. Die Kunstbauten um Ulrichsberg forderten von den Bahnverwaltungen zu jeder Zeit erhöhte Aufmerksamkeit. Noch die Deutsche Bundesbahn mußte im Jahr 1977 einen Einschnitt in der Kühberg-Kehre mit umfangreichen Verbauungen sichern.

Ungefähr zeitgleich mit der Auflösung der Bahnmeisterei nahm die Staatsbahn in der Station Ulrichsberg die „Centralisierung“ vor. Die Handbedienung der Weichen und Signale an den Bahnhofseinfahrten fiel weg. Stattdessen stellt der Fahrdienstleiter vom Empfangsgebäude aus die Hebel und Kurbeln für die vier Vorsignale, für die zwei Einfahrtsignale, für die vier Ausfahrtsignale und für die zwei Einfahrweichen. Nach der Stellwerkseinteilung der Bayerischen Staats-

bahn entsprach die Anordnung in Ulrichsberg der „Stellwerksklasse 1“⁶⁶. Das Länderbahnstellwerk tauschte die Deutsche Bundesbahn erst 1966 gegen ein ebenfalls mechanisches Einheitsstellwerk der Bauart Jüdel aus. Ausgenommen von der „Centralisierung“ blieb die Einfahrt zum Ladegleis. Die Zufahrtsweiche, die nur mehr selten genutzt wird, muß heute noch per Hand umgestellt werden.

Der Ulrichsberger Gleisplan erfuhr bisher nur ein einziges Mal eine wesentliche Umgestaltung. Bis Ende der zwanziger Jahre verlegte die Bahnverwaltung die Durchfahrt von Gleis 1 auf Gleis 2. Seitdem hat Gleis 1 die Funktion des Überhol- und Kreuzungsgleises. Da die Einfahrweiche am südlichen Bahnhofskopf versetzt worden ist, bietet heute das Ausweichgleis eine Nutzlänge von 521 Meter für bergwärts fahrende Züge und eine Nutzlänge von 529 Meter für talwärts fahrende Züge. Eine Vereinfachung des Gleisplans trat durch die Entfernung einer Weichenverbindung zum Rangiergleis ein. Jetzt kann in das Ladegleis nur mehr vom Empfangsgebäude her eingefahren werden. Diese Gleisplanänderungen lassen sich leider nur grob datieren. Fest steht, daß die Verlegung des durchgehenden Hauptgleises noch vor den dreißiger Jahren erfolgt ist. Erkennen kann man dies an der Weiterverwendung der Bayerischen Länderbahnsignale bis in die Nachkriegszeit.

Noch zur Dampflokzeit wurden die Zisterne, das Wasserhaus und der Wasserkran überflüssig. Letztlich bereiteten die immer leistungsstärkeren Dampflokomotiven, die auch größere Wasservorräte mitführen konnten, den Ulrichsberger Wasserversorgungsanlagen das Ende. Sehr wahrscheinlich ersetzte noch eine elektrisch betriebene Pumpe die ursprüngliche Doppelhebel-Handpumpe. Laut Auskunft des langjährigen Ulrichsberger Bahnhofsvorstandes Georg König, Jahrgang 1915, der schon seine Jugend in Ulrichsberg verbracht hat, waren die Anlagen in den dreißiger Jahren bereits nicht mehr in Gebrauch. Als größere Instandsetzungsarbeiten anstanden, fiel das Wechselwärter- und Wasserhaus im Januar 1972 der Spitzhacke zum Opfer⁶⁷. Der Gebäudetrakt mit den beiden Hochbehältern kam für eine sinnvolle Nutzung ohnehin kaum mehr in Betracht. Heute ist im Gelände vom Wechselwärter- und Wasserhaus und von der Zisterne nichts mehr zu sehen.

Der Zweite Weltkrieg hinterließ an den Ulrichsberger Bahnanlagen gottlob keine Zerstörungen. Ludwig Wimbauer aus Deggendorf, Jahrgang 1923, erinnert sich, daß im Bahnhof Ulrichsberg während der letzten Kriegstage eine Abteilung des Volksgerichtshofs Berlin ausquartiert war. Von Ende März 1945 bis zum Einmarsch der Amerikaner hatte die Abteilung ihre Unterkunft in abgestellten Eisenbahnwaggons. Man hielt offenbar den von Wald umgebenen Bahnhof vor Tieffliegern einigermaßen sicher. Ludwig Wimbauer, damals selbst bei den Deggendorfer Justizbehörden tätig, weiß auch noch, daß der berüchtigte Volksgerichtshof-Ankläger Dr. Rothaug täglich vom Bahnhof Ulrichsberg zu seinem Dienst herunter nach Deggendorf gekommen ist⁶⁸.

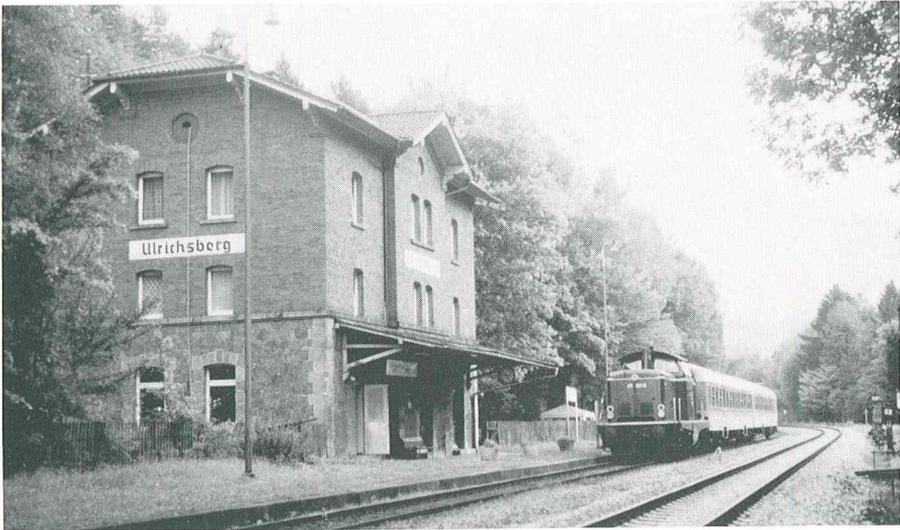


Im Mai 1953 fährt Lok 86 351, die von der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf im Jahr 1939 unter der Fabriknummer 3254 gebaut wurde, mit einem Personenzug in Richtung Bayerisch Eisenstein aus. Die Personenwagen sind preußische Abteilwagen. Der Giebel des Ulrichsberger Wechselwärter- und Wasserhauses hebt sich deutlich vom Giebel des Empfangsgebäudes ab.

Foto: Gottfried Turnwald, Ebersberg

Nach einer Blüte in der Nachkriegszeit setzte in den sechziger Jahren der Niedergang des Verkehrsmittels Eisenbahn ein. Dem Bahnhof Ulrichsberg geriet hierbei seine abgelegene Lage zum Verhängnis. Spätestens am 1. Juni 1970 gab er die Stückgutverladung an Deggendorf Hauptbahnhof ab. Welch geringe Bedeutung der Ulrichsberger Stückgutverladung zugekommen ist, zeigt die Tatsache, daß der nur 36 Quadratmeter große ehemalige Wartesaal II. Kl. im Empfangsgebäude als Lagerraum ausreichte.

Auch der Personenverkehr ging am Bahnhof Ulrichsberg stetig zurück. Nachdem der Fahrkartenverkauf so gut wie bedeutungslos geworden war, strich die Deutsche Bahn A. G. am 30. Mai 1994 den Personenzughalt aus dem Fahrplan. Am Samstag, dem 29. Mai 1994, löste der Modell-Eisenbahnverein Deggendorf e. V. die letzte Fahrkarte am Bahnhof Ulrichsberg. Die Eisenbahnfreunde befuhren an diesem Tag mit einer Gruppenfahrkarte zum letzten Mal von Ulrichsberg aus die Doppelkehre. Seit dem 30. Mai 1994 hat der Bahnhof nur mehr die Funktion einer Ausweich- und Blockstelle.

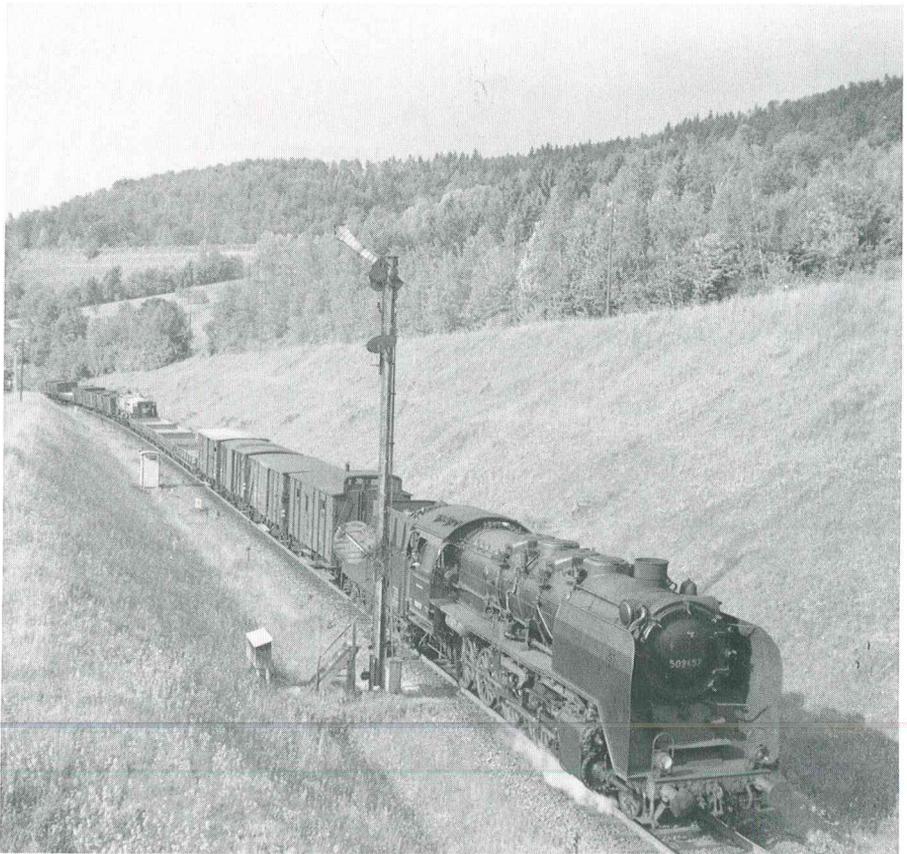


Endzeit im Bahnhof Ulrichsberg: Seit 30. Mai 1994 ist der Personenzughalt aus dem Kursbuch gestrichen. Ein Jahr später verschwand der Mittelbahnsteig. Nunmehr hat Ulrichsberg die Funktion eines Kreuzungsbahnhofs.
Foto: Bernhard Rückschloß, September 1996

Im darauffolgenden Jahr entfernte die Bahnverwaltung den Mittelbahnsteig, da er Gleiserneuerungsarbeiten im Weg war. Nach den neuesten Planungen soll der Bahnhof Ulrichsberg als Kreuzungsbahnhof in wenigen Jahren wegrationalisiert werden.

Am Bahnhof Ulrichsberg hat der Betrachter das bayernweit einmalige Erlebnis, die Vorbeifahrt ein und desselben Zuges dreimal erleben zu können. Nach der Ausfahrt aus Deggendorf arbeitet sich der Zug unten im Graflinger Tal bergwärts nach Norden. Der Betrachter kann die nächste Vorbeifahrt unmittelbar am Bahnhof erleben. Das dritte Mal eilt der Zug auf dem Hang hinter dem Empfangsgebäude nach Gotteszell. Es ist kaum vorstellbar, welche Spektakel sich hier zur Dampflokzeit abgespielt haben. Im Jahr 1883 dauerte eine Bergfahrt in einem planmäßigen Personenzug von Deggendorf herauf 20 Minuten. Im Sommerfahrplan 1937 durfte eine Dampflok für dieselbe Leistung 14 Minuten benötigen. Im Mai 1994 schafften Diesellokomotiven diese Distanz in neun Minuten.

Eine Wiederbelebung des Ulrichsberger Personenzughalts scheint heute unwahrscheinlich. Hierzu liegt der Bahnhof Ulrichsberg zu sehr abseits von Wohnbebauungen. Wenn der Überhol- und Kreuzungsbahnhof in der nächsten Zeit aufgelassen wird, besteht die Gefahr, daß dieses bayernweit herausragende Stück Eisenbahnhistorie in Vergessenheit gerät.



Der Bahnhof Ulrichsberg behielt bis 1966 die bayerischen Länderbahnsignale. Im Jahr 1954 zeigt das bayerische Hauptsignal an der Einfahrt von Deggendorf „Fahrt frei“. Lok 50 2457, die im Jahr 1942 von Krupp unter der Fabriknummer 2622 gebaut wurde, wird gleich in Ulrichsberg einfahren. Nach dem Bahnhof Ulrichsberg wird der Güterzug in die zweite Kehre einfahren und anschließend den Arztinger Damm (links im Hintergrund) passieren.

Foto: Gottfried Turnwald, Ebersberg

III.5. Der Bahnhof Grafling

III.5.1 Die Anfänge der Haltestelle Grafling bis zum Jahr 1937

Die Nachforschungen beim Bahnhof Grafling beginnen mit einem Paukenschlag. Steht doch in der einschlägigen Literatur, daß die Gemeinde Grafling schon im Jahr 1897 eine Haltestelle bekam⁶⁹. Tatsächlich findet man den Namen „Grafling“ zum ersten Mal im Amtlichen Kursbuch, gültig ab 15. Mai 1927, erwähnt. Etwas ungläubig hat daraufhin der Verfasser einige ältere

Graflinger Bürger befragt. Frau Maria Schwitz, Jahrgang 1908, erzählt, daß sie im Jahr 1926 nach Grafling geheiratet hat. Damals war in Grafling keine Bahnstation und die Bahnreisenden mußten von der Ortsmitte drei Kilometer zum Bahnhof Ulrichsberg gehen.

| 309. Landshut (Bayern) — Plattling [—Eging] — Eisenstein | | | | | | | | | | | |
|---|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| * Zeitfahrtafelung in Eisenstein | | | | | | | | | | | |
| 1 296: 311-311 a. 296 a nur H bis S 297 5 nur S bis L, tags von F | | | | | | | | | | | |
| Ab München Hm 296 An | | | | | | | | | | | |
| 10 14 10 25 11 36 11 51 12 19 22 59 33 | | | | | | | | | | | |
| Ab Plattling 296 An | | | | | | | | | | | |
| 10 14 10 25 11 36 11 51 12 19 22 59 33 | | | | | | | | | | | |
| Ab Eisenstein 301 An | | | | | | | | | | | |
| 10 14 10 25 11 36 11 51 12 19 22 59 33 | | | | | | | | | | | |
| km | 997 | 998 | 999 | 1000 | 1001 | 1002 | 1003 | 1004 | 1005 | 1006 | 1007 |
| Ab Landshut (Bayern) 296 | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Altheim (Biedersteig) | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Ahrain | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Wörth (bei) | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Niederriethbach | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Oelching | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Dingolfing | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Gottfrieding | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Schwandorf | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Pilsing 296 | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Landau (bei) 309 f | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Wallersdorf | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Otzing | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Plattling 296 | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Pankofen | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Desgenedorf W 309 c | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| (Alle Züge nur 4 Kl.) | | | | | | | | | | | |
| Ab Desgenedorf W 309 c | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Bism. | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Seebach (Biedersteig) | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Hagenberg | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Schwanbach | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Jegenbach | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Schöllbach | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Gausberg | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Außerszell | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Anzing 311 c | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Ulrichsberg | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Grafling | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Gotteszell 309 b | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Triefenried | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Regen 296 | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Reitmansäge | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Zwiessel 308 e | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Ludweishai | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| Ab Eisenstein 301 | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| An München 296 | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |
| An Prag Vibahnf 362 | 12 50 16 20 | 20 55 | 21 44 | 21 59 | 22 14 | 22 29 | 22 44 | 22 59 | 23 14 | 23 29 | 23 44 |

Auszug aus dem Kursbuch, gültig ab 15. Mai 1927. Zum ersten Mal erscheint darin Grafling.

Der im Jahr 1928 geborene Eichenhof-Wirt von Arzting, Josef Fischer, gibt die Anekdote über seinen Vater, den Arztinger Wirt, Josef Fischer sen., Jahrgang 1872, wieder. Danach kämpfte die Gemeinde Grafling jahrelang vergebens um eine Bahnstation. Immer wieder lehnte die Bahnverwaltung mit der Begründung ab, daß die Züge in der Steigung nicht mehr anfahren könnten. Der schlitzohrige Wirt von Arzting trat jedoch anschaulich den Gegenbeweis an. Er setzte sich in einen bergwärts fahrenden Personenzug. Nach der ersten Kehre zog er auf Höhe seines Wirtshauses die Notbremse, so daß der Zug eine Schnellbremsung hinlegen mußte. Entgegen der bahnamtlichen Bedenken gelang die Wiederanfahrt. Für diese Demonstration nahm der Gastwirt sogar 20 Mark Geldstrafe in Kauf.

Bei aller Zurückhaltung bleibt festzustellen, daß der 1872 geborene Josef Fischer sen. eine solche Aktion kaum im Hinblick auf eine Haltestelle, die 1897 eröffnet worden sein soll, unternommen haben dürfte. Aus Erzählungen weiß sein Sohn, daß sich der Vorfall vielmehr in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg abgespielt hat.

Auf Grund des Amtlichen Kursbuchs gilt ein erstmaliges Erscheinen der Haltestelle Grafpling ab dem 15. Mai 1927 als gesichert. Dies läßt sich ebenfalls durch eine Befragung älterer Grafplinger Bürger belegen.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft richtete bei Bahnkilometer 89,04 (von Landshut Hauptbahnhof aus gemessen) die Haltestelle Grafpling ein. Die Haltestation lag nach der zweiten Kehrschleife auf dem relativ geraden Streckenteil zwischen dem Kühbergtunnel und dem Hochbühlentunnel. Von Deggendorf kommend geht die Bahn bereits in der ersten Kehrschleife über Grafplinger Gemeindegebiet. Dieser Streckenabschnitt eignet sich jedoch wegen seiner überwiegenden Lage in Einschnitten und auf Dämmen nicht für die Einrichtung eines Personenzughalts.

Der Haltestelle Grafpling bestand aus einem aufgeschütteten Bahnsteig. An der Stelle, wo im Jahr 1938 das Nebengebäude hinkam, errichtete die Deutsche Reichsbahn ein eingeschossiges Agenturgebäude in Holzbauweise. In dem kompakten Holzbau mit der Grundfläche von etwa 7×5 Meter waren ein Dienstraum und ein Warteraum untergebracht. Vom schräg gegenüberliegenden Bahnwärterhaus versah eine von der Gemeinde Grafpling bezahlte Bahnagentin stundenweise ihren Dienst. Sie verkaufte Fahrkarten und besorgte die Gepäckabfertigung.

Anlagen zum Güterumschlag, zum Beispiel eine Verladerrampe oder eine Güterhalle, waren in der Haltestelle Grafpling nicht vorhanden. Ebenso verfügte die Haltestation über keinerlei Weichen. Leider sind trotz intensiver Suche keinerlei Fotodokumente von dieser ersten Grafplinger Haltestelle bekannt. Das Archiv des Nürnberger Verkehrsmuseums hat die entsprechenden Gebäudepläne auch nicht in seinem Bestand. Der Verfasser mußte sich deshalb auf mündliche Angaben älterer Grafplinger Bürger stützen. Diese Angaben stimmen in wesentlichen Punkten überein und sind erstaunlich präzise.

III.5.2 Der Bahnhof Grafpling ab dem im Jahr 1938 durchgeführten Ausbau

Schon nach kaum zehn Jahren Betrieb trat beim Grafplinger Personenzughalt eine entscheidende Änderung ein. Hierzu muß man vorausschicken, daß die Deutsche Reichsbahn Mitte der dreißiger Jahre die Streckenkapazität der Waldbahn steigern mußte. Unter dem Mantel der Verschwiegenheit führte die Bahnverwaltung sogenannte „Ld-Maßnahmen“, das waren Maßnahmen zu Zwecken der Landesverteidigung, durch. Im Hinblick auf den bevorstehenden Einmarsch in das Sudetenland baute man Bahnhöfe und Gleisanlagen aus. Der mit 14 Kilometer relativ lange, eingleisige Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Ulrichsberg und Gotteszell schränkte die Leistungsfähigkeit der Waldbahn besonders ein. Es lag deshalb auf der Hand, ungefähr in der Mitte eine Ausweichmöglichkeit zu schaffen. Von den Entfernungen und von der Geländebeschaffenheit her bot sich die bereits vorhandene Haltestelle Grafpling in idealer Weise an.

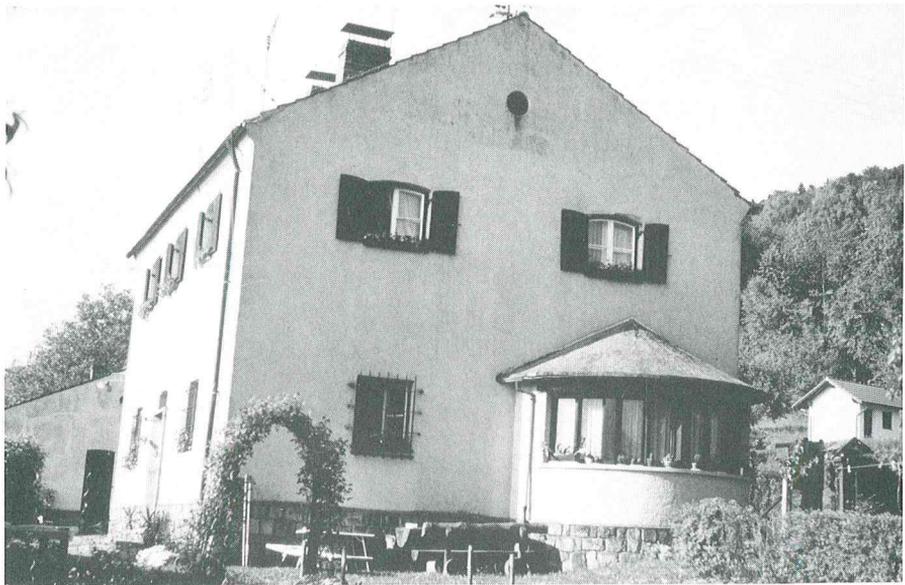
Die Bauarbeiten am Graflinger Bahnhof begannen mit umfangreichen Erdbewegungen. Auf einer Länge von 600 Meter wurde auf der Hangseite die Trasse für das zweite Gleis gegraben. Gegen den Hang stützten Futtermauern die neue Bahnböschung ab. Die Deutsche Reichsbahn mußte den Durchlaß des Hinterbaches (Granit- und Bruchsteinmauerwerk; Lichte Weite: 2,0 Meter, Bahnkilometer 88,918) ebenso verlängern wie zwei kleinere Durchlässe (Bahnkilometer 89,188 und Bahnkilometer 89,389). Zusätzlich mußten die Bauarbeiter eine Wegunterführung neu betonieren.

Auf dem erweiterten Planum verlegten die Gleisarbeiter anschließend das Ausweichgleis. Dazu bekam der Bahnhof Grafling in Verlängerung zur Ausweiche ein 45 Meter langes Stumpfgleis an der Ulrichsberger Ausfahrt. Ebenfalls in Verlängerung zur Ausweiche entstand ein 25 Meter langes Stumpfgleis an der Ausfahrt nach Gotteszell. Dieser Gleisausbau erforderte insgesamt vier Weichen. Die Nutzlänge des durchgehenden Hauptgleises (Gleis 1) betrug für beide Richtungen 596 Meter. In dem Ausweichgleis (Gleis 2) konnten Züge bis zu einer Gesamtlänge von 580 Meter in Warteposition verharren, ohne daß sie den Zugverkehr auf Gleis 1 behinderten. Die beiden 25 und 45 Meter langen Stumpfgleise konnten niemals ganze Züge aufnehmen. Sie boten dem Fahrdienstleiter allenfalls die Möglichkeit, schadhafte Lokomotiven oder Waggons abzustellen.

Selbstverständlich benötigten die erweiterten Gleisanlagen eine umfangreichere Gebäudeausstattung. Auf der Talseite baute die Deutsche Reichsbahn bei Bahnkilometer 89,007 ein zweigeschossiges Empfangsgebäude. Der Bau unterscheidet sich allein wegen seines Außenverputzes wesentlich von den übrigen Bahnhofsgebäuden entlang der Waldbahn. Der Baukörper weist relativ flache Dachneigungen auf. Am Graflinger Bahnhofsgebäude fällt eine runde Kanzel auf, die dem Fahrdienstleiter eine bessere Sicht auf die Gleisanlagen verschaffte. Die Raumaufteilung sah im Parterre neben dem Dienstraum noch den Wartesaal und einen „Papierraum“ vor. Das Obergeschoß beherbergte eine Dienstwohnung. Bezeichnend für die „Ld-Maßnahmen“ war, daß ein Kellerraum als „Schutzraum“ dienen mußte. Der Bahnhof Grafling hat – von Neuaufbauten nach Kriegszerstörungen abgesehen – das jüngste Bahnhofsgebäude im Landkreis Deggendorf.

Das neue Empfangsgebäude ersetzte die hölzerne Bahnhofs-bude aus dem Jahr 1927. An derselben Stelle errichtete die Bahnverwaltung ein eingeschossiges gemauertes Nebengebäude. In ihm waren Toiletten, Vorrats- und Geräteraume untergebracht. Eine gesonderte Güterhalle für Stückgut vermißten die Graflinger in ihrem neuen Bahnhof weiterhin. Genausowenig gab es eine Verlade-rampe. Das Amtliche Bahnhofsverzeichnis der Deutschen Reichsbahn, gültig vom 1. Juni 1944, erwähnt deshalb unseren Bahnhof mit dem Vermerk „b“ (= beschränkter Güterverkehr).

Mit dem „Ld“-Ausbau bekam der Bahnhof Grafling endlich Haupt- und Vor-



Im Jahr 1938 wurde Grafling zum Bahnhof mit Überhol- und Kreuzungsgleis ausgebaut. Selbstverständlich bekam Grafling ein neues Empfangsgebäude, an dem eine Rundkanzel zur Gleisseite auffällt.
Foto: Bernhard Rückschloß, Mai 1992

signale. Nunmehr standen an den Ausfahrten sowohl des Durchfahrtsgleises als auch des Ausweichgleises sowie an den beiden Bahnhofs Einfahrten insgesamt sechs Hauptsignale. Vier Vorsignale kündigten den Lokführern die Stellung der jeweiligen Hauptsignale an.

Sämtliche Signale und die beiden Einfahrweichen in die Ausweiche hingen an zentralen mechanischen Stellwerken. Im Dienstraum des Graflinger Empfangsgebäudes bediente der Fahrdienstleiter das Befehlsstellwerk mit Bahnhofsblock (Stellwerk 1). In Abhängigkeit davon stand ein Wärterstellwerk (Stellwerk 2). Untergebracht war das Stellwerk 2 in einem freistehenden, eingeschossigen Bau. Das gemauerte Graflinger Stellwerksgebäude ähnelte mit seiner Holzverschalung sehr der Pankofener Stellwerksbude, die ebenfalls zur selben Zeit im Rahmen der „Ld - Maßnahmen“ errichtet wurde. Die Deutsche Reichsbahn plazierte das Wärterstellwerk auf der Talseite in einer Entfernung von 560 Meter zum Empfangsgebäude (Bahnkilometer 89,568). Hier konnte der Stellwerker den Bereich zwischen den Ausfahrtsignalen nach Gotteszell (Bahnkilometer 89,500) und dem Einfahrtsignal von Gotteszell (Bahnkilometer 89,823) gut einsehen. Vom Empfangsgebäude aus war die Sicht dorthin wegen einer leichten Streckenkrümmung verwehrt.

Spätestens im Oktober 1938 war der Ausbau des Bahnhofs Grafling abge-



Der Graflinger Bahnhof von der Bahnsteigseite her gesehen. Der Graflinger Bahnhof war der Bahnhof entlang der Waldbahn, der den wartenden Reisenden die schönste Aussicht bot.

Foto: Bernhard Rückschloß, April 1996



Zum Bahnhof Grafling gehörte auch ein Nebengebäude für Toiletten, Geräteunterstände und Vorratsräume.

Foto: Bernhard Rückschloß, April 1996



Die Graflinger Bahnsteigszene heute: Seit dem 27. Mai 1990 halten keine Züge mehr. Am Bahnsteig, der noch weitgehend intakt ist, brausen die Züge mit unverminderter Geschwindigkeit durch. Anwohner haben am aufgeständerten Bahnhofsschild ein Vogelhäusl angebracht.

Foto: Bernhard Rückschloß, Mai 1992

schlossen. Der Bahnamtliche Bildfahrplan, gültig ab dem 2. Oktober 1938, führt Grafling als Bahnhof mit einer Ausweichmöglichkeit.

Jetzt mußten im Bahnhof Grafling zu Betriebszeiten ständig zwei Bahnbedienstete ihren Dienst versehen. Für die im Schichtdienst eingesetzten Eisenbahner schuf die Deutsche Reichsbahn ein Eisenbahnerwohnhaus. Es entstand ca. 100 Meter vom Empfangsgebäude entfernt in Richtung Gotteszell. Mit seinen relativ flachen Dachneigungen und mit seinen relativ kleinen Fenstern läßt sich das Wohnhaus unschwer dem benachbarten Empfangsgebäude zuordnen. Das Graflinger Eisenbahnerwohnhaus beherbergte zwei Dienstwohnungen.

Unser Bahnhof stand in den folgenden 28 Jahren als Kreuzungsbahnhof in Betrieb. In der Zeit von 1938 bis 1945 lag er wie alle Waldbahn-Bahnhöfe offiziell an der Hauptstrecke Plattling-Neuern (heute: Nyrsko/Tschechische Republik). Unmittelbare Kriegseinwirkungen gingen an der Bahnstation Grafling gottlob vorbei. Nach dem Zweiten Weltkrieg blieb die erwartete hohe Zugfrequenz insbesondere durch die Errichtung des Eisernen Vorhangs aus. Außerdem begann sich bereits in den fünfziger und sechziger Jahren die Verlagerung der Personen- und Güterverkehrs auf die Straße abzuzeichnen. Für das Graflinger Überholgleis bestand sehr bald keinerlei Bedarf mehr. Es kam schließlich

so weit, daß die Deutsche Bundesbahn bereits im Jahr 1965 das zweite Gleis ausbaute und das Personal abzog. Der Bahnhof Grafling mit den jüngsten Bahngebäuden bekam als erster Bahnhof im Landkreis Deggendorf die Rationalisierungswelle der Deutschen Bundesbahn vernichtend zu spüren.

Der Bahnhof Grafling wurde zu dem, was er schon einmal war, zur bloßen Haltestelle. Schließlich bot die Deutsche Bundesbahn Mitte der achtziger Jahre das Empfangsgebäude zum Verkauf an. Die Gemeinde Grafling zeigte Sinn für erhaltungswürdige Bahngebäude und erwarb den Bahnhof samt Nebengebäude. Am 12. September 1987 eröffnete die Gemeinde im ehemaligen Wartesaal und in den ehemaligen Diensträumen ein Heimatmuseum.

Bemerkenswert ist, daß der Bahnhof Grafling wohl der Bahnhof der Waldbahn ist, der vom Bahnsteig aus die beste Aussicht bietet. Von hier aus hatten die Reisenden einen weiten Blick ins Graflinger Tal und hinaus nach Deggendorf ins Donautal. Zur Dampflokomotivzeit konnte man an kalten Wintertagen die bergwärts fahrenden Züge anhand der turmhohen Dampffahne weithin verfolgen.

In den achtziger Jahren schwand das Personenbeförderungsaufkommen am Graflinger Bahnhof bis zur Bedeutungslosigkeit. Heute hat sich der Zustand wie bei der Bahneröffnung im Jahr 1877 wieder eingestellt. Seit Sonntag, dem 27. Mai 1990, ist der Haltepunkt Grafling – von der Öffentlichkeit völlig unbemerkt – aufgehoben.

Der Graflinger Bahnsteig steht heute noch intakt neben dem Streckengleis. An der Wegunterführung, an dem verbreiterten Bahndamm und an dem breiteren Gleistrog im Hangbereich kann der Betrachter gut die Trasse des ehemaligen Ausweichgleises erkennen. Vielleicht erwachen im Zuge der Regionalisierung die unbenutzten Graflinger Bahnanlagen wieder aus ihrem Dornröschenschlaf.

LITERATURVERZEICHNIS:

Böhm Karl, 125 Jahre Eisenbahn Landshut – München – Donau – Zur Geschichte der „Königlich privilegierten Actiengesellschaft der Bayerischen Ostbahnen“ in Niederbayern (1856–1875), Festschrift zu den Tagen der Deutschen Bundesbahn in Geiselhöring und Neufarn am 27. und 28. Oktober 1984

Bräunlein Manfred, Von der Ostbahnstrecke zur S-Bahn-Linie, Lauf a. d. Pegnitz 1987

Der Landkreis Deggendorf – ein Heimatbuch, Herausgeber: Landkreis Deggendorf, Landau a. d. Isar 1969

Schnabel Heinz, Lokomotiven Bayerischer Eisenbahnen, Berlin 1987

Weigelt Horst, Bayerische Eisenbahnen – Vom Saumpfad zum Intercity, Stuttgart 1982

Zeitler Walther, Die Bayerische Waldbahn, Passau 1991

Zeitler Walther, Die Eisenbahn im Bayerischen Wald, Grafenau 1970

Zeitler Walther, Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Weiden 1985

Zintl Robert, Bayerische Nebenbahnen, Stuttgart 1977

Zintl Robert, Fahrt frei – Bayerische Signale und Stellwerke, Stuttgart 1978

Zintl Robert, Die alten Bayerischen, Stuttgart 1984

ANMERKUNGEN:

- ¹ Damalige schreibweise „privilegierte“; im weiteren Text nur noch als Ostbahn aufgeführt.
- ² Zeitler Walther, Die Eisenbahn im Bayerischen Wald, S. 49.
- ³ Zeitler Walther, Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, S. 199.
- ⁴ Stationsplan von Otzing im Archiv des Verkehrsmuseums Nürnberg.
- ⁵ „Wechsel“ ist die ursprüngliche Bezeichnung für Weiche.
- ⁶ „Jourhabender Beamte“ ist die damalige Bezeichnung für Fahrdienstleiter.
- ⁷ Zintl Robert, Fahrt frei – Bayerische Signale und Stellwerke, S. 85.
- ⁸ Zeitler Walther, Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, S. 281.
- ⁹ Plattlinger Zeitung, Ausgabe vom 26. Mai 1966.
- ¹⁰ Plattlinger Anzeiger, Ausgabe vom 27. Mai 1970.
- ¹¹ Plattlinger Zeitung, Ausgabe vom 15. April 1969.
- ¹² 80 Jahre Bezirkskrankenhaus Mainkofen – Geschichte und Gegenwart –; Herausgeber: Bezirk Niederbayern, 1991; Kapfhammer, Hans „Geschichte des Krankenhauses“, S. 29.
- ¹³ 80 Jahre Bezirkskrankenhaus Mainkofen – Geschichte und Gegenwart –; Herausgeber: Bezirk Niederbayern, 1991, Seite 133.
- ¹⁴ Mündliche Auskunft des ehem. Pankofener Eisenbahners Josef Keller.
- ¹⁵ Zintl Robert, Fahrt frei – Bayerische Signale und Stellwerke, S. 85.
- ¹⁶ Sämtliche Angaben über die im Jahr 1938 errichteten Gleis- und Stellwerksanlagen aus einem amtlichen Lageplan vom September 1941; Archiv des Historischen Eisenbahnvereins Plattlinger e.V.
- ¹⁷ Nach den übereinstimmenden mündlichen Angaben auch über die Nebengebäude von den ehem. Pankofener Eisenbahnern Josef Keller und Franz Xaver Seiderer.
- ¹⁸ Nach den übereinstimmenden mündlichen Angaben der ehem. Pankofener Eisenbahner Josef Keller und Franz Xaver Seiderer.
- ¹⁹ Zeitler Walther, Die Eisenbahn im Bayerischen Wald, S. 199.
- ²⁰ Nach den übereinstimmenden mündlichen Angaben auch über die Dienstzeiten von den ehem. Pankofener Eisenbahnern Josef Keller und Franz Xaver Seiderer.
- ²¹ Plattlinger Anzeiger, Ausgabe vom 22. Dezember 1971.
- ²² Plattlinger Zeitung, Ausgabe vom 31. Mai 1976.
- ²³ Zeitler Walther, Die Bayerische Waldbahn, S. 8.
- ²⁴ beispielhaft: Zeitler Walther, Die Eisenbahn im Bayerischen Wald, S. 44.
- ²⁵ Gattungseinteilung gemäß Gebäudeplan, Stand 1895, im Archiv des Verkehrsmuseums Nürnberg.
- ²⁶ Zeitler Walther, Die Eisenbahn im Bayerischen Wald, S. 51.
- ²⁷ Raumaufteilung im Obergeschoß des Empfangsgebäudes gemäß Gebäudeplan, Stand 1895, im Archiv des Verkehrsmuseums Nürnberg.
- ²⁸ Sämtliche Baudaten aus einem Beitrag von Fritz Schosser in der „Plattlinger Zeitung“ vom 3. Oktober 1970.
- ²⁹ Dr. Ing. Bürnheim Herrmann, Die Regentalbahn, S. 83.
- ³⁰ Beitrag von Fritz Schosser in der „Plattlinger Zeitung“, Ausgabe vom 21. August 1970.
- ³¹ Erweiterung der Güterhalle und Anbau der Güterabfertigung vor der im Jahr 1906 durchgeführten Installation zentraler Stellwerkseinrichtungen; Deggendorf in alten Photos – Photographien 1870–1959 – mit Texten von Erich Kandler und Franz Kuchler, Passau 1980, S. 103.
- ³² Beitrag von Fritz Schosser in der „Plattlinger Zeitung“, Ausgabe vom 21. August 1970.
- ³³ Zintl Robert, Fahrt frei – Bayerische Signale und Stellwerke, S. 17 und 18.
- ³⁴ § 1 Abs. 1 der besonderen Stellwerksordnung für den Bahnhof Deggendorf Bf vom Oktober 1936.
- ³⁵ Zintl Robert, Fahrt frei – Bayerische Signale und Stellwerke, S. 86.
- ³⁶ Zintl Robert, Fahrt frei – Bayerische Signale und Stellwerke, S. 163.
- ³⁷ Zeitler Walther, Die Eisenbahn im Bayerischen Wald, S. 193.

- ³⁸ Zeitler Walther, Die Bayerische Waldbahn, S. 9.
- ³⁹ Dr. Ing. Bürnheim Herrmann, Die Regentalbahn, S. 93.
- ⁴⁰ Zeitler Walther, Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, S. 353.
- ⁴¹ Zeitler Walther, Die Bayerische Waldbahn, S. 9.
- ⁴² Arbeitsgemeinschaft KZ-Transport 1945, Nie werde ich vergessen, Veröffentlichung über den Evakuierungszug von Buchenwald und von Ohrdruf nach Nammering, 1994.
- ⁴³ Amtliches Mitteilungsblatt für den Stadt- und Landkreis Deggendorf vom 6. April 1946.
- ⁴⁴ Amtlicher Gleisplan von 1957.
- ⁴⁵ Plattlinger Zeitung, Ausgabe vom 21. Juli 1960.
- ⁴⁶ Plattlinger Zeitung, Ausgabe vom 27. August 1963.
- ⁴⁷ Plattlinger Zeitung, Ausgabe vom 16. Juli 1959.
- ⁴⁸ Plattlinger Anzeiger, Ausgabe vom 28. August 1963.
- ⁴⁹ Plattlinger Anzeiger, Ausgabe vom 25. Mai 1970.
- ⁵⁰ Angaben über den Zuständigkeitsbereich der Hauptdienststelle einsch. dessen Änderung lt. schriftlicher Auskunft von Herrn Helmut Winkler vom März 1993, damals Bahnhofsvorstand von Deggendorf Hauptbahnhof.
- ⁵¹ Plattlinger Anzeiger, Ausgabe vom 27. Mai 1970.
- ⁵² Plattlinger Zeitung, Ausgabe vom 18. Januar 1975.
- ⁵³ Schriftliche Auskunft von Herrn Helmut Winkler vom März 1993, damals Bahnhofsvorstand von Deggendorf Hauptbahnhof.
- ⁵⁴ Angaben über den Zuständigkeitsbereich der Bahnmeisterei Deggendorf einsch. der Änderung ab 1. Januar 1966 und einsch. der Auflösung lt. schriftlicher Auskunft von Herrn Helmut Winkler vom März 1993, damals Bahnhofsvorstand von Deggendorf Hauptbahnhof.
- ⁵⁵ Zeitler Walther, Die Bayerische Waldbahn, S. 38.
- ⁵⁶ Zeitler Walther, Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, S. 123.
- ⁵⁷ Deggendorfer Zeitung; Ausgabe vom 16. September 1972.
- ⁵⁸ Zeitler Walther, Die Bayerische Waldbahn, S. 6.
- ⁵⁹ Zeitler Walther, Die Eisenbahn im Bayerischen Wald, S. 44.
- ⁶⁰ Zeitler Walther, Die Bayerische Waldbahn, S. 10.
- ⁶¹ Plattlinger Zeitung, Ausgabe vom 25. Januar 1972.
- ⁶² Zeitler Walther, Die Eisenbahn im Bayerischen Wald, S. 53.
- ⁶³ Schnabel Heinz, Lokomotiven bayerischer Eisenbahnen, S. 139.
- ⁶⁴ Plattlinger Zeitung, Ausgabe vom 22. Februar 1968.
- ⁶⁵ Zeitler Walther, Die Eisenbahn im Bayerischen Wald, S. 46.
- ⁶⁶ Zintl Robert, Fahrt frei – Bayerische Signale und Stellwerke, S. 85.
- ⁶⁷ Plattlinger Zeitung, Ausgabe vom 4. Februar 1972.
- ⁶⁸ Molitor Johannes, Das Ende des Zweiten Weltkriegs im Landkreis Deggendorf in Augenzeugenberichten, Deggendorfer Geschichtsblätter 16/1995, Bericht von Ludwig Wimbauer, S. 276.
- ⁶⁹ beispielhaft: Zeitler Walther, Die Bayerische Waldbahn, S. 10.
- ⁷⁰ Amtlicher Gleisplan vom Mai 1937.