

Die Bahnhöfe im Landkreis Deggendorf

Bernhard Rückschloß

Teil I: Auf der Hauptstrecke von Obertraubling nach Passau

I. Der Bahnhof Plattling:

I.1. Plattling wird zur Eisenbahnerstadt:

I.1.1 Die Anfangszeit der Eisenbahn:

Die Anfänge der Eisenbahnerstadt Plattling gehen zurück in die Ostbahnzeit. In der Mitte des vorigen Jahrhunderts drückte das Königreich Bayern eine enorme Schuldenlast. Von 1839/40 bis 1847/48 stieg die Staatsverschuldung von 215 Millionen auf 233 Millionen Gulden. Zum Schuldenanstieg trugen wesentlich kostenaufwendige Kanalbauten – im Jahr 1846 wurde der Ludwig-Kanal von der Donau zum Main fertiggestellt – bei. Ab 1843 brachte der Eisenbahnbau eine erneute Schuldenquelle für den Staatshaushalt¹. Die Erträge der bereits betriebenen Staatsbahnlinien, so zum Beispiel der Strecke von Salzburg nach München, blieben unter den Erwartungen².

Im Staatsvertrag mit Österreich „betreffend die Herstellung einer unmittelbaren Verbindung zwischen den beiderseitigen Eisenbahnen“ vom 21. Juni 1851 verpflichtete sich das Königreich Bayern zum Eisenbahnbau von Nürnberg über Regensburg an die Grenze des Kronlandes ob der Enns. Die kaiserlich österreichische Regierung übernahm dagegen die Verpflichtung, in unmittelbarem Anschluß eine Eisenbahnlinie von der bayerischen Grenze nach Linz herzustellen, welche später bis Wien verlängert werden sollte³.

Auf Grund dieses Vertrages und angesichts der Tatsache, daß Ostbayern weitgehende „Eisenbahnwüste“ war, half sich das Königreich Bayern aus der finanziellen Misere durch Zulassung einer privaten Eisenbahngesellschaft. Am 12. April 1856 unterzeichnete König Maximilian II. die Konzessionsurkunde für die „Königlich privilegierte Actiengesellschaft der Bayerischen Ostbahnen“⁴. Darin überließ der Staat den Bau und den Betrieb unter anderem der Strecke von Geiselhöring nach Passau zur Landesgrenze dieser Ostbahngesellschaft. Eine Bedingung für die Konzession war, daß sämtliche in der Konzessionsurkunde aufgeführten Strecken binnen sieben Jahren fertiggestellt sein mußten.

Die als Teil einer internationalen Verkehrsader konzipierte Strecke von Geiselhöring nach Passau berührte den damaligen „Königlichen Markt“ Plattling mit ca. 1500 Einwohnern⁵. In der Zeit bis 1860 wurde diese Bahn, die bei Plattling über die Isar führt, gebaut. Allein der Bahnbau brachte für Plattling einen großen Aufschwung. Er hatte aber noch ganz andere Auswirkungen. Ein Plattlinger Pfarrer beklagte in einem Pastoralbericht im Jahr 1858 den Anstieg der Zahl nichtehelicher Kinder durch Eisenbahnarbeiter. So schreibt er unter anderem:

„. . . steht aber zu befürchten, daß durch diese Eisenbahnarbeiter dieses Verhältnis in Zukunft ein trauriges sein werde“⁶. Zumindest hinsichtlich der steigenden Zahl der Eisenbahner bzw. Eisenbahnarbeiter sollte der Geistliche recht behalten.

Am 12. Dezember 1859 fuhr bereits der Eröffnungszug von Geiselhöring nach Straubing. Ein Dreivierteljahr später, am 20. September 1860, wurde das weitere Teilstück bis Passau offiziell dem Verkehr übergeben. Diese Eröffnungsfahrt gestaltete sich an jedem Unterwegsbahnhof zu einem Volksfest. Seine Durchlaucht Prinz Luitpold von Bayern ließ es sich nicht nehmen, im Eröffnungszug Platz zu nehmen⁷. Im Unterwegsbahnhof Plattling hat er sicher seinen Untertanen huldvoll zugewinkt . . .

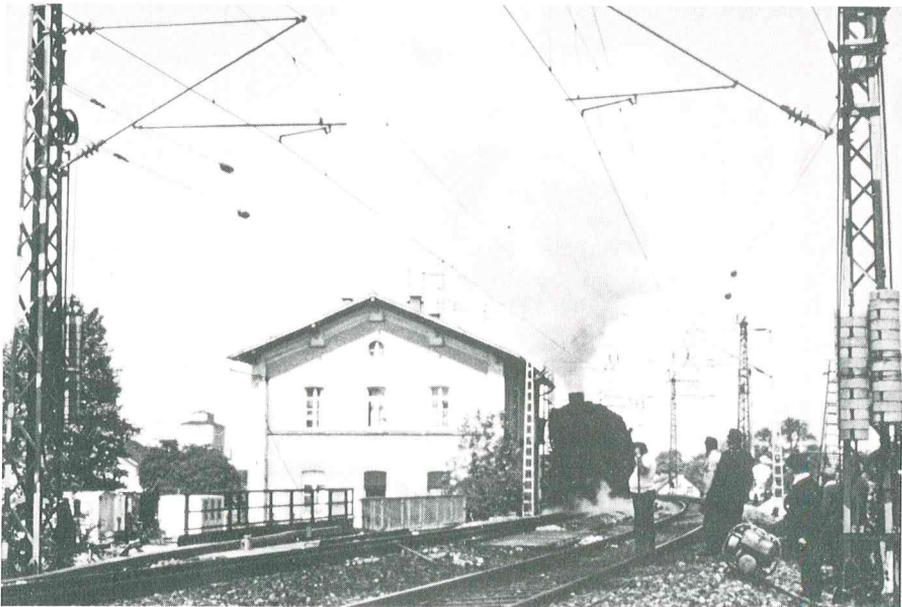
Ursprünglich hatte die Hauptstrecke von Geiselhöring nach Passau im Bereich der Stadt Plattling einen ganz anderen Verlauf als heute: Am heutigen Deserkeller, im Nordwesten des Stadtgebiets, führte die Bahn von Straubing kommend in annähernd gerader Richtung ungefähr entlang der heutigen Frühlingsstraße. Erst bei der Unterführung der B 11 unter die Bahnstrecke ist die ursprüngliche, annähernd gerade Bahntrasse wieder mit der heutigen identisch⁸. Spätere Bahn-



Das erste Plattlinger Empfangsgebäude war von 1860 bis 1875 in Betrieb. Es stand auf der Stadtseite nördlich der B 11 - Unterführung unter der Strecke Passau – Plattling. Die Deutsche Bundesbahn riß das zuletzt als Wohnhaus genutzte Gebäude im Jahr 1977 ab. Archiv: Karl Kraus

hofserweiterungen und die Ausdehnung der Stadt haben die Spuren dieser „Ureisenbahntrasse“ weitgehend beseitigt.

Das erste Plattlinger Bahnhofsgebäude lag auf der Stadtseite nördlich der Unterführung der Bundesstraße 11. Nach seiner Ablösung als Empfangsgebäude (s. u.) diente der Bau bis zu seinem Abriß im Jahr 1977 als Eisenbahnerwohnhaus. Zweifel darüber, daß dieses Eisenbahnerwohnhaus der Plattlinger „Urbahnhof“ war, bestehen nicht. Die Ostbahn errichtete an ihren Unterwegsstationen, die gewöhnliche Ortschaften bis zur Größe eines Marktes erschlossen, typisierte und standardisierte Bahnhofsgebäude. Diese Bahnhofsbauten ähnelten sich einander weitgehend. Betrachtet man sämtliche in den Jahren 1859 und 1860 auf den Strecken Landshut – Geiselhöring – Passau und Geiselhöring – Regensburg gebauten Unterwegsstationen, so erkennt man an den gewöhnlichen Unterwegsstationen nur schlichte, einstöckige Empfangsgebäude **ohne Quergiebel**. Genannt seien hier beispielhaft die Stationen Langenisarhofen, Osterhofen oder Pleinting. Das 1977 abgerissene Eisenbahnerwohnhaus hatte bis zuletzt auf der Gleisseite keinen Quergiebel. Der in verschiedenen Lichtbildern aus den sechziger Jahren unseres Jahrhunderts⁹ auf der Stadtseite zu sehende Quergiebel dürfte erst später angefügt worden sein. Zusätzlich spre-



Der Plattlinger „Urbahnhof“ hatte auf der Gleisseite keinen Quergiebel, wie diese Aufnahme vom 10. Mai 1974 zeigt. Das Foto entstand anlässlich der Lastprobe für die neue B 11-Unterführung mit einer schweren Güterzugdampflokomotive der Baureihe 44. Foto: Heribert Arnold, Deggendorf

chen seine Proportionen, seine Fensteranordnungen und seine Lage genau auf Höhe des Ortskerns dafür, daß es sich bei diesem Gebäude um den ersten Plattlinger Bahnhof handelt. Leider sind keine authentischen Abbildungen, zum Beispiel Photographien oder Stiche, aus der Betriebszeit des Ostbahn-Bahnhofs Plattling bekannt.

Amtliche Gleispläne der Station Plattling in der Zeit bis 1875 sind ebenfalls nicht bekannt. Die Unterwegsstation Plattling verfügte sehr wahrscheinlich über die Standardausstattung wie in Straßkirchen, in Langenisarhofen oder in Pleinting. Zu dieser Standardausstattung gehörten ein Ausweichgleis sowie ein Ladegleis, in das Züge aus beiden Richtungen von der eingleisigen Strecke direkt einfahren konnten.

Einige Zahlen aus den Anfangsjahren der Eisenbahn in Plattling: Die Ostbahnstation Plattling verkaufte im Geschäftsjahr 1862/63 insgesamt 38 400 Personenbeförderungsbillets und verlad 142 700 Zentner Ladegut. Im darauffolgenden Geschäftsjahr 1863/64 stieg die Zahl der Bahnreisenden auf 40 525 und das Gewicht der verladenen Güter auf 215 825 Zentner¹⁰. Die Steigerung innerhalb eines Jahres um 5,5 % beim Personenverkehr und sogar um 51 % beim Güterverkehr verdeutlicht den Aufschwung des Eisenbahnwesens in dieser Anfangszeit. Übrigens führte im Geschäftsjahr 1863/64 bei 14 016 Personen und 195 655 Zentner Ladegut der Beförderungsweg von bzw. über Deggendorf.

I.1.2 Plattling wird zum Eisenbahnknotenpunkt:

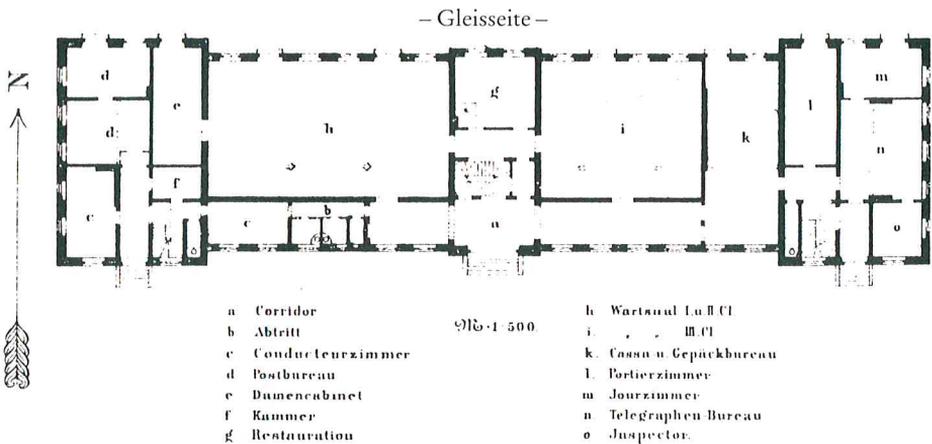
Die ersten fünfeinhalb Jahre führte Plattling das Dasein eines Unterwegsbahnhofes. Mit Eröffnung der Secundärbahn¹¹ nach Deggendorf am 1. März 1866 durch die private „Plattling Deggendorfer Eisenbahn Actiengesellschaft“ stieg Plattling zu einem Abzweigbahnhof auf. Bei der Strecke Plattling – Deggendorf handelte es im übrigen um die allererste Secundärbahn in Bayern. Seit dem 1. März 1866 fuhren zusätzlich, zum Beispiel an Werktagen, um 7.10 Uhr, um 12.15 und um 10.00¹² Züge nach Deggendorf am „Perron“ ab. Die Eröffnung der Strecke nach Deggendorf bewirkte, daß von nun ab in Plattling planmäßig die „Courierzüge“¹³ hielten¹⁴.

Die einschneidendsten Veränderungen für den Plattlinger Bahnhof brachten die siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts. Am 15. Oktober 1875 fand die Eröffnung der Hauptstrecke von Plattling über Landau nach Mühldorf statt¹⁵. Zwei Jahre später, am 16. September 1877, ging die Waldbahn von Plattling bis Ludwigsthal in Betrieb¹⁶. Plattling wurde jetzt zu dem zentralen Eisenbahnknotenpunkt in der Mitte Niederbayerns.

Die Bahnbauer benötigten zum Ausbau eines Eisenbahnknotenpunktes viel Gelände für Umsteige- und Verschiebgleise, Lokremisen, Güterschuppen usw. Auf Höhe des bisherigen Empfangsgebäudes begrenzte das Überschwem-

mungsgebiet der Isar diesen erforderlichen Raum. Oberingenieur Badhauser von der Ostbahn schlug deshalb eine Westverlegung des Bahnhofs vor. An der alten Stelle könne man ihn nur als Kopfbahnhof belassen: „ . . . wofür ich die Verantwortung umso weniger übernehmen möchte als zwingende Gründe nicht bekannt sind“¹⁷.

Die Ostbahn verwirklichte diese Pläne, für die König Ludwig II. am 27. Juli 1874 unter anderem das Gesetz „über die Ausdehnung der Bayerischen Ostbahnen“ unterzeichnete. Am Deserkeller schwenkt nun die Hauptbahn von Straubing kommend nach rechts in südliche Richtung. Kurz vor dem heutigen Bahnhof Plattling führt die Strecke nach links in östliche Richtung in die Gerade, in der das Bahnhofsareal mit acht Durchfahrtsgleisen entstand. Insgesamt betraf diese Streckenverlegung 2,1 Kilometer alte Strecke.



Grundrißplan des Erdgeschosses des Plattlinger Empfangsgebäudes, Stand 1880; Maßstab 1 : 500.
Quelle: Bayer. Hauptstaatsarchiv – Kriegsarchiv, Generalstab, Bestands-Nr. 417.

Nun erhielt Plattling ein Empfangsgebäude, das der Bedeutung als Eisenbahnknotenpunkt angemessen war. Ca. 500 Meter westlich vom bisherigen Bahnhof errichtete die Eisenbahnverwaltung einen zweistöckigen Backsteinbau mit zwei Flügeln. Die Funktion und die großzügige Aufteilung der Räume im Erdgeschoß führen uns heutigen Autobahnreisenden die damaligen Reisegewohnheiten vor Auge: Vom „Wartesaal I. und II. Classe“ führte eine Tür in das „Damen-cabinet“. Zwischen diesem Wartesaal und einem weiteren „Wartesaal III. Classe“ befand sich eine prunkvolle „Bahnhofsrestauration“. Ebenfalls im Parterre versahen die Bahnbeamten ihren Dienst im „Conduc-teurzimmer“, im „Cassa- und Gepäckbureau“, im „Telegraphenbureau“, im „Jourzimmer“¹⁸, im „Portierzimmer“ und schließlich im „Inspectorzimmer“. Im Westflügel war auch noch das obligatorische „Postbureau“ untergebracht. Im I. Stock saß die

Bahnhofsverwaltung. Über der „Bahnhofsrestauration“ wohnte der Bahnhofswirt. Zu den Räumen im 1. Obergeschoß gehörten ein Unterrichtsraum für den betrieblichen Bereich sowie ein „Schrankraum“ für die Garderobe der Zugbegleiter. Die restlichen Zimmer im I. Stock, hauptsächlich im Westflügel, beherbergten Übernachtungsräume für auswärtige Zugbegleiter und für das Gaststättenpersonal sowie eine Hausmeisterdienstwohnung. Im II. Stock befanden sich Dienstwohnungen von damals hochangesehenen Dienststellenleitern: Im Ostflügel hatte der Bahnhofsvorsteher seinen Wohnsitz, im Mittelbau residierte der Leiter der Betriebswerkstätte, und im Westflügel konnte der Leiter der Bahnmeisterei ebenfalls über die Bahnanlagen wachen¹⁹.

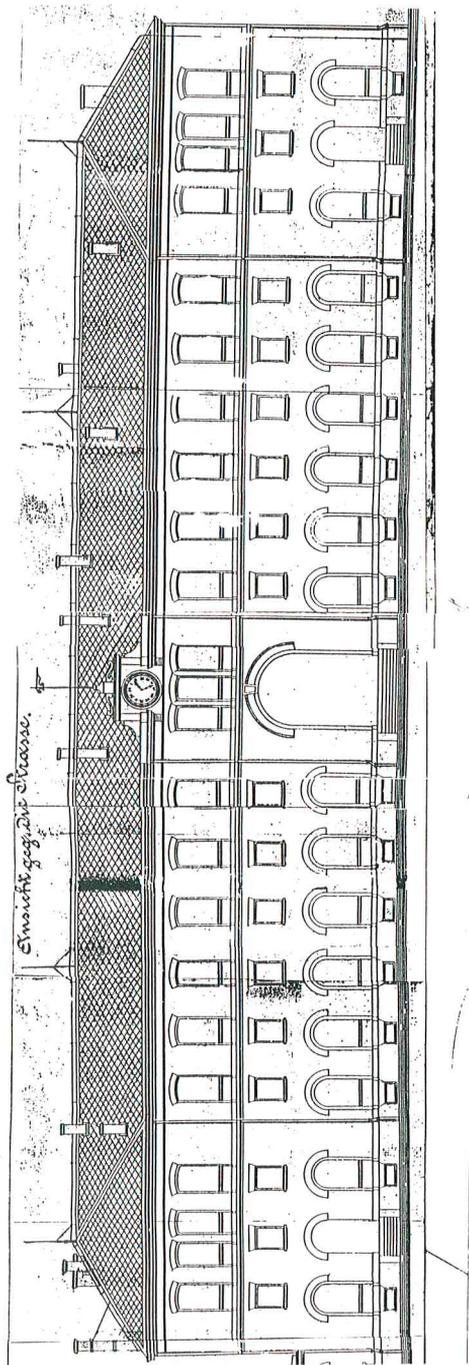
Das Plattlinger Empfangsgebäude aus dem Jahr 1875 war außen reichlich mit abgesetzten Zierreihen, Gesimsen und Abstufungen an den Giebelwänden verziert. Den äußeren prunkvollen Dekor kann man heute mit dem Empfangsgebäude des Bahnhofs Landau an der Isar vergleichen, das exakt in derselben Zeit und von derselben Bahngesellschaft errichtet worden ist. Landau an der Isar erhielt im Jahr 1875 als Sitz eines Bezirksamtes keine gewöhnliche Unterwegsstation sondern ebenfalls ein zweiflügeliges Empfangsgebäude, das jedoch nicht die Ausmaße des Plattlinger Empfangsgebäudes hatte. Der Landauer Bahnhofsbau hat sich in seinem Äußeren bis heute nahezu unverändert erhalten.

Auf dem Bahnhofsareal in Plattling richteten die Bahnbauer die notwendige Infrastruktur, wie eine Wagenhalle, ein Baumagazin, eine Kohlerampe mit Kohlehof und einen Holzhof ein. Eine damals errichtete Ladehalle, die spätere Stückguthalle, westlich des Empfangsgebäudes steht als ältestes vorhandenes Bahngebäude heute noch. Da gleichzeitig der Bahnhof Geiselhöring seine Funktion als Drehscheibe im Eisenbahnverkehr verlor, versetzte die sparsame Eisenbahnverwaltung die dort entbehrliche Wagenwerkstätte nach Plattling²⁰.

Zur Lokomotivbehandlung bekam Plattling eine Lokremise. Nach dem Gleisplan vom Juli 1880 bestand diese Lokremise aus einem neunständigen Ringlokschuppen und einem dreiständigen Rechteckschuppen. In östlicher Richtung schlossen sich an die Lokremise ein Gasometer und ein Gasfabrikgebäude an.

In den siebziger Jahren endete auch die Privatbahnzeit in Plattling: Die Königlich Bayerische Staatseisenbahn übernahm ab 1. Januar 1875 die private Ostbahn. Die Ostbahn wiederum hatte am 6. April 1872 die ebenfalls private „Plattling-Deggendorfer Eisenbahn-Actiengesellschaft“ aufgenommen. Erst in jüngster Zeit, mit Übernahme sämtlicher Anlagen der Deutschen Bundesbahn durch die Deutsche Bahn A.G., ist am 1. Januar 1994 die Privatbahnzeit wieder zurückgekehrt.

Die Eisenbahn trat in Plattling als Hauptarbeitgeber immer mehr in den Vordergrund. Es herrschte ein permanenter Zuzug von Arbeitskräften. So hat sich im Jahr 1900 die Einwohnerzahl von 3235 Einwohnern gegenüber dem Stand von

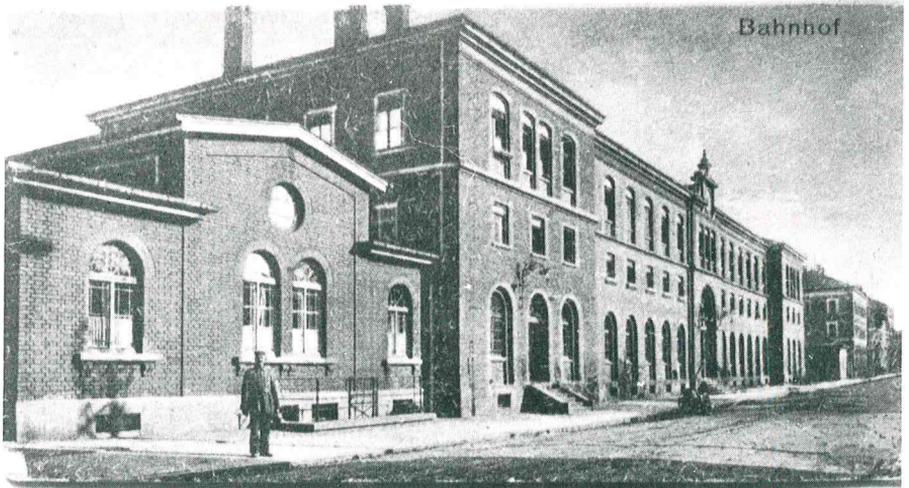


Die Fassade des 1875 gebauten Empfangsgebäudes von der Stadtseite her gesehen. Der damalige „Königliche Markt“ Plattling erhielt einen Prachtbau, der die ortsübliche Bebauung hinsichtlich Größe und Ausstattung bei weitem übertraf. Die Ansicht zeigt den Stand von 1905.



Das einzig bekannte Foto, das das im Jahr 1875 errichtete Plattlinger Empfangsgebäude frei und annähernd im Ganzen von der Gleisseite her zeigt, stammt als Teilausschnitt von einer Postkarte.

Foto: Archiv Karl Kraus



Der Plattlinger Bahnhof von 1875 als Repräsentationsbau von der Stadt her gesehen. Postkartenausschnitt.

Archiv Karl Kraus, Plattling



Plattling (Bayer. Ostmark), Bahnhofstraße

Der Bahnhofsvorplatz mit dem Plattlinger Empfangsgebäude in den dreißiger Jahren. An dem Portal hängen unselige Fahnen, die das nahe Ende des Prachtbaus ahnen lassen. Rechts vor dem Bahnhofsgebäude der Kiosk des Friseurs Franz Pölsterl und der Verkaufskiosk von R. Wagner.

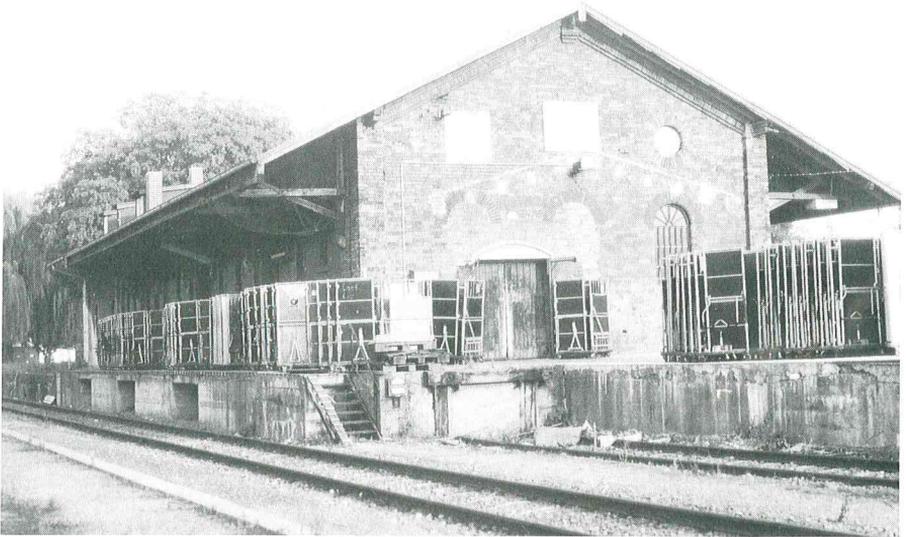
Foto: Postkarte, Archiv Karl Kraus



BAHNHOF-RESTAURATION-PLATTLING
Wartesaal I. & II. Klasse

Das am 16. April 1945 zerbombte Empfangsgebäude beherbergte eine prunkvolle Bahnrestaurations. Die Plattlinger Bahnrestaurations galt in der Umgebung als vornehmstes Speiselokal.

Foto: Postkartenausschnitt, Archiv Karl Kraus



Als ältestes Bahngelände steht heute am Plattlinger Bahnhof die 1875 erbaute Güterhalle. Diese Güterhalle befindet sich auf der Stadtseite westlich des Empfangsgebäudes.

Foto: Bernhard Rückschloß, Juli 1994



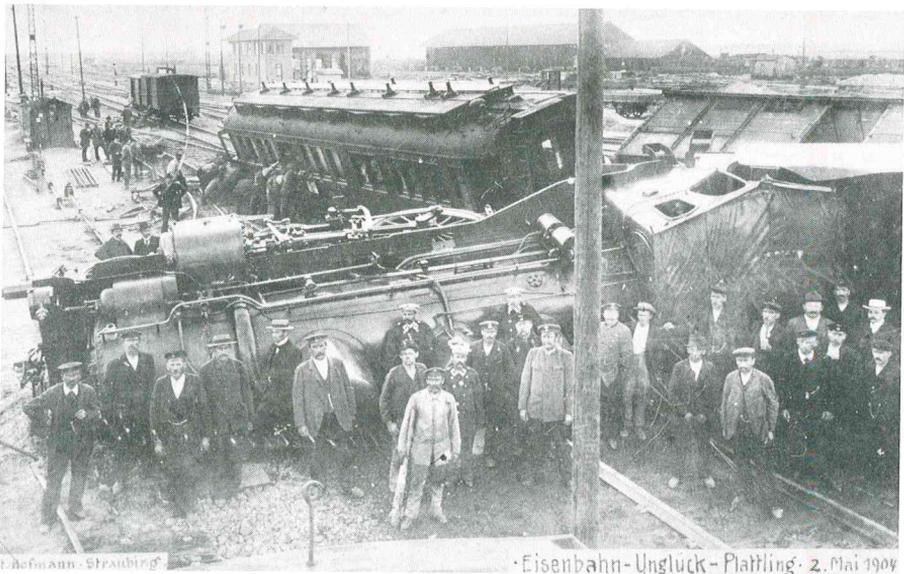
Die einzige bekannte Aufnahme der Plattlinger Betriebswerkstätte, die von 1875 bis 1904 in Betrieb war. Die Anlage – Rechteckschuppen, Rundschuppen und unmittelbar anschließend wieder ein Rechteckschuppen – ähnelt in ihren Grundzügen der zur selben Zeit erbauten Lokschuppenanlage in Bayer. Eisenstein. Die Aufnahme entstand kurz vor dem Abriß, denn mehrere Erdhaufen im Bereich der Drehscheibe lassen auf den begonnenen Ausbau der Schuppengleise schließen. Außerdem ist die „Weichentralisierung“ gerade erfolgt.

Foto: Archiv Ludwig Börner, Plattling

1856 mehr als verdoppelt²¹. Dies dürfte auch der Hauptgrund für die Stadterhebung am 28. Juli 1888 gewesen sein. Das Verkehrskreuz Plattling war unter den Reisenden in aller Munde.

I.1.3. Der weitere Ausbau:

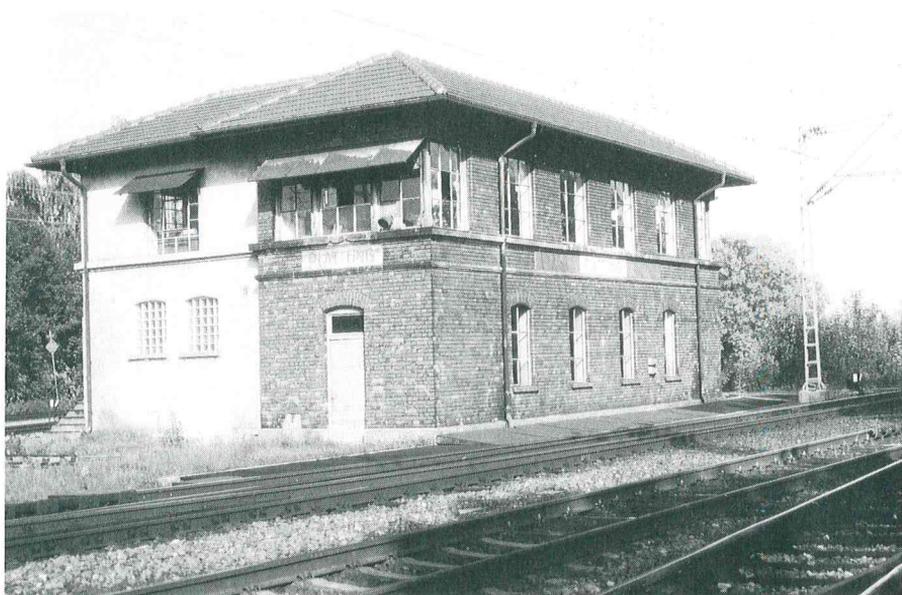
Im Laufe des ausgehenden 19. Jahrhunderts entwickelte sich das Verkehrsmittel Eisenbahn rasant nach oben. Sehr bald zeigte sich, daß die Verhältnisse in Plattling viel zu eng geplant waren. Als Abhilfe sanktionierte das Königreich Bayern mit Gesetz vom 3. März 1894 den zweigleisigen Ausbau der Hauptbahn Obertraubling – Passau. Die Königlich Bayerische Staatseisenbahn erweiterte in den Folgejahren den Bahnhof auf insgesamt 23 zuglange Gleise. Ebenes Gelände für diese Ausweitungen war nördlich des Bahnhofsareals ausreichend vorhanden. Die Kleinstadt Plattling erhielt Gleisanlagen in einem Umfang, der für eine Großstadt angemessen war.



Einen interessanten Einblick in die Bauarbeiten zur Plattlinger Bahnhofserweiterung bietet uns diese Aufnahme anlässlich eines Eisenbahnunglücks vom 2. Mai 1904. Das Wärterstellwerk II mit den Ausfahrtsignalen ist bereits installiert. Die 1875 erbaute Betriebswerkstätte wurde gerade für die Norderweiterung abgerissen. Das betreffende Areal hat noch deutlich Baustellencharakter. Der Abriß des Schuppens der Wagenwerkstätte rechts neben dem Stellwerk II steht unmittelbar bevor.

Foto: Archiv Karl Kraus, Plattling

Diese umfangreichen Gleisanlagen erforderten eine sichere und übersichtliche Steuerung des Zugbetriebs. Ab 1904 regelten die Bahnbediensteten mittels mechanischer Stellwerkseinrichtungen den Zugbetrieb. Bis dahin mußten die „Wechselwärter“²² von „Wechsel“ zu „Wechsel“ laufen und per Hand die Umstellhebel bedienen. Die „Wechselwärter“ verrichteten dabei im Freien, bei jedem Wind und Wetter, eine anstrengende Knochenarbeit, die gerade bei Nacht und im Winter Gefahren in sich barg. Als Abhilfe regeln seit dem Jahr 1904 zwei Stellwerke in Backsteinbauweise, Stellwerk I an der Ostausfahrt und Stellwerk II an der Westausfahrt, den Zugbetrieb auf den Gleisen für Zugfahrten. Diese beiden Stellwerke waren wiederum abhängig von einem Befehlsstellwerk, das bis 1945 im „Jourzimmer“ des Empfangsgebäudes untergebracht war. Zwei weitere Stellwerke kamen später hinzu. Diese beiden Stellwerke fungieren lediglich als Rangierstellwerke für das Schienennetz ab Gleis 13. Eines dieser Rangierstellwerke (Stellwerk III) steht als freistehendes, eingeschossiges Häuschen im östlichen Bahnhofsbereich. Das zweite Rangierstellwerk (Stellwerk IV) war in demselben Gebäude wie das Wärterstellwerk II untergebracht. Die Deutsche Bundesbahn installierte das elektromechanische Stellwerk IV erst Anfang der



Das 1904 in Backstein erbaute Wärterstellwerk I leistet heute noch an der Ausfahrt nach Passau zuverlässig seinen Dienst. Im Zuge des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg kam der verputzte Anbau (links) hinzu, der das Befehlsstellwerk des Fahrdienstleiters beherbergt. Bis zum 16. April 1945 war das Befehlsstellwerk im Empfangsgebäude untergebracht.

Foto: Bernhard Rückschloß, Oktober 1994

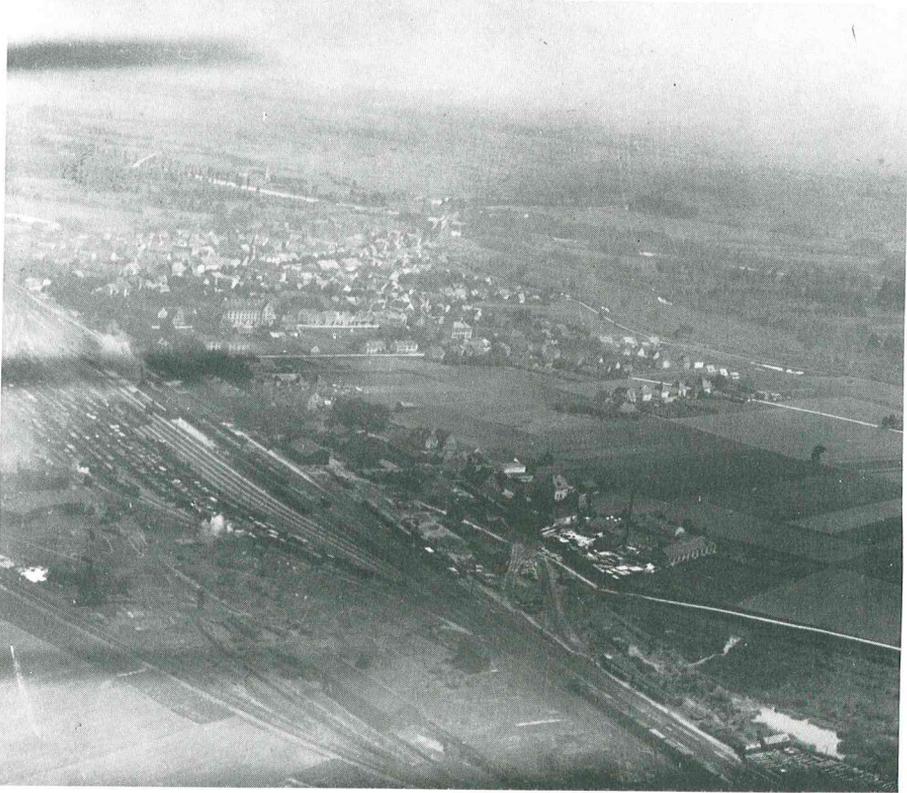


Eine besondere Rarität stelle diese Übersichtsaufnahme aus dem Jahr 1905/06 dar. Im Vordergrund der östliche Rundschuppen mit 28 Stränden, der nach den Kriegserstörungen nicht mehr aufgebaut wurde. Auf der Drehscheibe posiert eine Güterzuglok der Gattung CIV der Königl. Bayer. Staatsbahn. Rechts im Hintergrund das Empfangsgebäude. Die Bahnanlagen überspannt der „Eiserne Steg“: Foto: Archiv Ludwig Börner, Plattling

sechziger Jahre. Bis dahin mußten der „Weichenposten 1“ und der „Weichenposten 2“ noch ungeschützt vor der Witterung die Weichen für die Rangiergleise 13 bis 23 am westlichen Bahnhofskopf mit der Hand bedienen. Die Deutsche Bundesbahn entfernte bei einem Gleisrückbau im Jahr 1987 die westlichen Weichen für die Rangiergleise 13 bis 23, so daß auch das nunmehr funktionslose Stellwerk IV ausgebaut wurde. Die 1904 gebauten Stellwerke I und II, alle der Bauart Jüdel, Länderbahnform, verrichten als eine der ältesten mechanischen Großstellwerke in Bayern zuverlässig bis heute ihren Dienst.

Die Bahnhofserweiterung in nördlicher Richtung veranlaßte einen völligen Neubau der Betriebswerkstätte. Mit zwei Ringlokschuppen entstand nun um 15 Gleise nach Norden versetzt die größte Betriebswerkstätte in Niederbayern. Die Deutsche Reichsbahn nannte die Betriebswerkstätte später in „Bahnbetriebswerk“ um. Der westlich gelegene Ringlokschuppen umfaßte 20 Stände und verfügte über eine 23 Meter-Drehscheibe²³. In dem östlich gelegenen Ringlokschuppen konnten über eine Drehscheibe mit 18 Meter Durchmesser die Lokomotiven in 28 nebeneinander liegende Lokstände rollen²⁴. Die Betriebswerkstätte Plattling war der Maschineninspektion Passau unterstellt.

In der Eisenbahnerstadt Plattling konzentrierten sich wichtige Dienststellen. So installierte die Königlich Bayerische Staatseisenbahn am 1. April 1907 eine Betriebsinspektion, die ab dem 1. April 1927 als Bau- und Betriebsamt und später nur noch als Betriebsamt bezeichnet wurde. Der Betriebsinspektion oblag als direkt der Eisenbahndirektion untergeordneter Behörde die betriebliche und technische Überwachung sämtlicher Bahnhöfe und Bahnmeistereien im Umkreis. Weitere Betriebsämter gab es innerhalb der Direktion Regensburg in Hof, Landshut, Marktredwitz, Passau, Regensburg, Schwandorf und Weiden (Stand 1. Januar 1960). Die Betriebsinspektion Plattling erhielt einen massiven, verputzten und zweigeschossigen Ämterbau an der Ostseite des Empfangsgebäudes. In der Eisenbahnbehörde versahen neben dem Amtsvorstand und dem Betriebsingenieur, zugleich stellvertretender Amtsvorstand, zwei Betriebsbeamte (einer für sämtliche größeren Bau- und Umbauvorhaben und einer für Arbeitszüge, Betriebsanordnungen sowie für Langsamfahrstellen) sowie vier Beamte im Technischen Dienst (je einer für Brücken- und Gleisbau, Bahnübergänge, Signalwesen und Hoch- und Tiefbau) ihre Arbeit. An Verwaltungspersonal gehörten dem Amt zwei Personalsachbearbeiter, ein Liegenschaftsverwalter sowie je ein Sachbearbeiter für Dienstwohnungsangelegenheiten, für das Finanz- und Rechnungswesen und für Soziales (z. B. Freifahrten für Bedienstete) an. Im 1. Stock des Betriebsamtsgebäudes hatten der Amtsvorstand und der Betriebsingenieur ihre Dienstwohnungen. Im 2. Stockwerk befanden sich weitere Dienstwohnungen für Angehörige des Betriebsamtes²⁵. So mancher Eisenbahner dürfte unten im Bahnhof auf das Betriebsamt, das über seinem unmittelbaren Vorgesetzten, zum Beispiel dem Bahnhofsvorsteher, stand, respektvoll hinaufgeschaut haben.



In der Zeit kurz vor dem Ersten Weltkrieg fotografierte die Militärfliegerschule Schleißheim systematisch Bahnanlagen im Rahmen von Übungsflügen. Die Luftaufnahme zeigt deutlich die Ausdehnung der Plattlinger Bahnanlagen im Vergleich zur Stadtbebauung.
Quelle: Bayer. Hauptstaatsarchiv – Kriegsarchiv, Bestands-Nr. 4364.

Zusätzlich zur Betriebswerkstätte und der Betriebsinspektion war in Plattling eine Bahnmeisterei angesiedelt. Nachdem Ende der fünfziger Jahre das Signalwesen aus dem Zuständigkeitsbereich der Bahnmeistereien ausgelagert worden war, erhielt Plattling hierfür eine Signalmeisterei. Die Bahnmeisterei und die Signalmeisterei lagen westlich des Empfangsgebäudes auf der Stadtseite.

Mit zum Plattlinger Bahnhofsbild gehört wesentlich ein zweistöckiges Gebäude zwischen Betriebsamt und Empfangsgebäude, das allerdings nicht der Eisenbahn unterstand: Die Post baute im Jahr 1902 ihre Abfertigung zweckmäßigerweise am Eisenbahnknotenpunkt Plattling²⁶. Der Bau war ursprünglich in Backstein gehalten. Im Zuge der Instandsetzungsarbeiten nach den Bombenschäden vom 16. April 1945 bekam das Gebäude einen Verputz.



Die Bahnhofstraße war als „Prachtstraße“ einem Postkartenverlag eine eigene Ansichtskarte wert. Die Aufnahme aus der Zeit von ca. 1910 bis 1940 zeigt rechts das 1907 erbaute Gebäude der Bau- und Betriebsinspektion, dem späteren Betriebsamt. Dahinter folgt der 1902 errichtete Postbau. Hinter dem Postbau ist das Empfangsgebäude zu erkennen.

Quelle: Archiv Karl Kraus, Plattling.

Der Bahnhof Plattling stand bzw. steht folgenden Bahnhöfen als vorgesetzte Dienststelle vor: Pankofen, Stephansposching, Straßkirchen, Otzing und Walkersdorf. Seit dem 1. Juli 1980 unterstehen ihm zusätzlich die Bahnhöfe Langensarhofen, Osterhofen, Girching und Pleinting²⁷.

Die Königlich Bayerische Staatsbahn baute in Plattling nicht nur Gleisanlagen und Dienststellen aus. Für gewöhnliche Bedienstete errichtete sie Mehrfamilienwohnhäuser, die für damalige Verhältnisse komfortabel ausgestattet waren. So verfügten diese Wohnhäuser bereits über fließendes Wasser und Klosetts im Haus. Beispielhaft seien hier vier Wohnhäuser mit jeweils sieben Parteien und ein Doppelwohnhaus mit zwölf Parteien in der heutigen Eisenbahnerstraße und Werkstraße genannt, die alle 1905 gebaut wurden²⁸. Drei der unverwechselbaren „Eisenbahner-Backstein“-Wohnhäuser entstanden auch um dieselbe Zeit in der Straubinger Straße nahe der B 8-Unterführung.

Mit zu den bahneigenen sozialen Einrichtungen zählt auch die Installierung eines Bahnarztes, der bis in die fünfziger Jahre allein für den Bereich des Bahnhofs Plattling zuständig war. Ab den fünfziger Jahren mußte sich Plattling mit Passau zusammen einen Bahnarzt tageweise „aufteilen“²⁹.

Zum gefahrlosen Überschreiten des 23 Gleise breiten Bahnhofsareals baute die

Königlich Bayerische Staatseisenbahn im Jahr 1904 einen Fußgängersteg vom Empfangsgebäude zu der Eisenbahnersiedlung in der Werk- und Eisenbahnerstraße. Dieser im Volksmund „Eiserner Steg“ genannte Übergang ist auch heute noch für eisenbahnbegeisterte Buben ein herrlicher Aussichtsplatz.

In der Zeit bis zum Zweiten Weltkrieg blieben die Plattlinger Bahnanlagen im wesentlichen unverändert. Im Jahr 1939 hatte Plattling insgesamt 6300 Einwohner³⁰. Die Eisenbahn war das bedeutendste Verkehrsmittel zu Lande. Plattling stand in seiner Eigenschaft als Eisenbahnerstadt in voller Blüte.

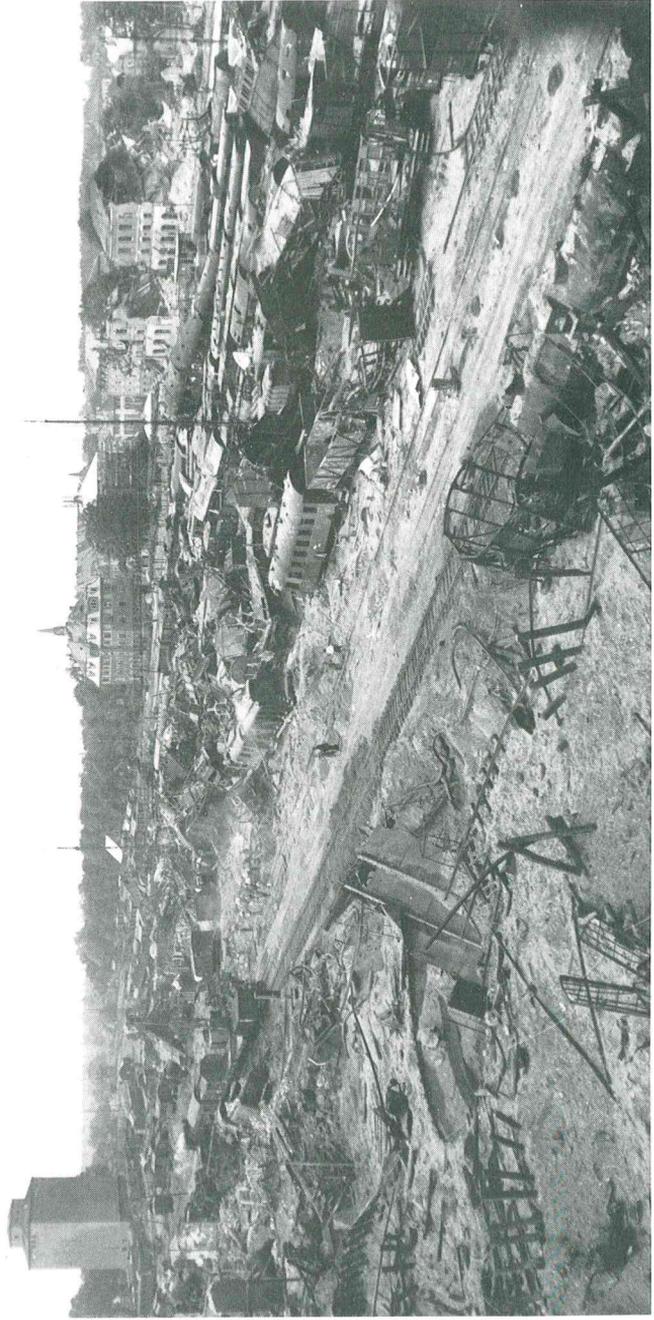
1. 2. Der Zweite Weltkrieg und der Wiederaufbau:

Bis zum Dezember 1944 blieb der Bahnhof Plattling von unmittelbaren Kriegseinwirkungen verschont. Doch wer schon glaubte, Plattling werde heil davorkommen, sollte sich bitter täuschen. Der Bahnhof Plattling war der Ort im Landkreis Deggendorf, der im Zweiten Weltkrieg am schwersten heimgesucht wurde.

Als „Vorgeplänkel“ flogen am zweiten Weihnachtsfeiertag 1944 alliierte Flieger einen Angriff auf die Stadt und ihre Bahnanlagen, der neun Todesopfer forderte. Am 24. März 1945 kostete ein weiterer Fliegerangriff fünf Eisenbahnern, darunter dem Betriebsingenieur des Betriebsamtes, das Leben. Dieser Angriff hatte erhebliche Schäden im östlichen Bahnhofsteil zur Folge³¹.

Erst am 16. April 1945 kam die totale Heimsuchung. In der zweiten Aprilhälfte 1945 verfolgte die alliierte Luftwaffe das Konzept, systematisch die Eisenbahnknotenpunkte in Ostbayern und somit den Eisenbahnverkehr nachhaltig auszuschalten. Zunächst war am 11. und 16. April 1945 der Landshuter Hauptbahnhof an der Reihe, wobei der erstere Angriff etwa 300 Tote kostete³². Am Tag des Luftangriffs auf Plattling flogen alliierte Bomberstaffeln den schwersten Angriff auf Regensburg-Hauptbahnhof und Regensburg-Ost³³. Die ungeheure Zahl von 3500 Menschenleben forderte ein Fliegerangriff am frühen Morgen des 17. April 1945 auf die Schwandorfer Bahnanlagen³⁴. Am Tag darauf, dem 18. April 1945, erfuhren die Bahnhöfe Cham (80 Tote) und Straubing verheerende Bombardements³⁵. Am 19. April 1945 zerstörten viermotorige Bomber fast die gesamten Passauer Bahnhofsanlagen, wobei es erhebliche Verluste in einem Flüchtlingszug und unter der Zivilbevölkerung gab³⁶.

Zurück zum Plattlinger Bahnhof: Am Nachmittag des 16. April 1945, einem sonnigen und klaren Frühlingstag, überflogen 77 Bomberflugzeuge^{36a} die Stadt Plattling in Richtung Deggendorf. Anschließend kehrten sie zurück und flogen um 15.45 einen Massenangriff in fünf Wellen auf den Bahnhof³⁷. An den Bahnsteigen standen gerade drei Personenzüge, ein Urlauberzug und ein Sanitätszug. Auch die Güterzuggleise waren dicht besetzt. Zu allem Unglück rollte gerade ein überfüllter Zug mit Heimatvertriebenen ein³⁸.



Stellvertretend für zahlreiche bereits veröffentlichte Fotografien vom kriegszerstörten Plattlinger Bahnhof steht diese Übersichtsaufnahme. Im Vordergrund die zerbombte Drehscheibe zum östlich gelegenen Rundschnuppen, der nicht mehr aufgebaut wurde. Foto: Hermann Sterr f, Plattling

Als sich nach dem nur zwölf Minuten dauernden Angriff der Staub und der Rauch verzogen, bot der Bahnhof Plattling ein Bild der Verwüstung. Etwa 450 Menschen kamen sofort ums Leben; über 2000 wurden verletzt. Insgesamt kostete das Bombardement rund 1000 Menschenleben³⁹. Sämtliche Gleisanlagen, das Bahnbetriebswerk mit den zwei Ringlokschuppen samt Drehscheiben, das Empfangsgebäude, der Fußgängersteig, die Bahnmeisterei sowie zwei Wohngebäude lagen in Trümmern. 45 Lokomotiven und 1548 Waggons waren ganz oder teilweise zerstört. Die Gleisanlagen waren mit 500 Bombentrichtern übersät. Der Luftschutzkeller unter dem Wartesaal wurde zum Grab für 150 Menschen.

Der nahende Einmarsch der Amerikaner und sinnlose Verteidigungshandlungen deutscher Truppen verhinderten in den darauffolgenden Tagen größere Aufräumarbeiten. Eilig bargen die Eisenbahner, so gut es ging, die Verletzten und Toten. In der Nacht zum 1. Mai 1945 sprengten SS-Kommandos die Isarbrücke in die Luft. Die Zerstörung der Isarbrücke versetzte der Eisenbahn in Plattling einen letzten Todesstoß.

Am 3. Mai 1945 begannen in Plattling die Wiederaufbauarbeiten. Etwa 500 Eisenbahner leisteten in den nächsten Tagen Gewaltiges. Mit einfachsten Mitteln



Beim Schuttabräumen und beim Wiederaufbau am Plattlinger Bahnhof waren Feldbahnen eingesetzt. Ein Lorenzug steht zum Beladen an der Ruine des Empfangsgebäudes bereit. Die Feldbahnlok (Spurweite 600 mm) rechts wurde in den dreißiger Jahren von der Lokomotivfabrik Arnold Jung in Jungenthal in Kirchen a. d. Sieg gebaut.

Foto: Archiv Karl Kraus



Nahezu unverändert präsentiert sich das 1954 eingeweihte Empfangsgebäude in Plattling heute dem Betrachter. Die Aufnahme entstand um 1960/61 kurz nach dem Wiederaufbau des „Eisernen Stegs“. Foto: Der Landkreis Deggendorf – ein Heimatbuch, 1969; dort ohne Quellenangabe; Repro: Gerhard Seibold, Deggendorf.

bargen sie ineinander verkeilte Gleis-, Waggon- und Lokomotivtrümmer. Mit der bloßen Schaufel in der Hand mußten sie Berge von Schutt beiseite schaffen. Bereits am 15. Mai konnten auf drei Gleisen wieder notdürftig Züge fahren. Dank der Mithilfe von US-Pionieren war am 26. Mai die Passage über die Isarbrücke auf einem Gleis möglich⁴⁰. Ende Mai 1945 arbeiteten sogar 700 Eisenbahner am Wiederaufbau. Provisorisch verkehrten ab 11. Juli wieder Züge bis Obertraubling. Die Aufnahme des Zugbetriebs bis Passau erfolgte am 27. Juli. Bis zum Oktober 1945 hatte der Bahnhof Plattling wieder 25 % seiner vorherigen Leistungsfähigkeit erreicht⁴¹.

Nach und nach kam der Betrieb wieder in Gang. An Stelle eines Empfangsgebäudes beherbergten behelfsmäßige Holzbaracken die Warteräume für die Reisenden und die dazugehörigen Diensträume. Im Jahr 1951 waren die Bahnsteigunterführungen wiederhergestellt. Im Zuge des Wiederaufbaus bekam das mechanische Befehlsstellwerk einen neuen Platz in einem querstehenden Anbau zum Wärterstellwerk I. Bis zum 16. April 1945 befand sich das Stellwerk im Erdgeschoß des Empfangsgebäudes (s. o.).

Von den beiden Ringlokschuppen im Bahnbetriebswerk wurde nur der westliche wiederaufgebaut. Die Deutsche Bundesbahn erweiterte später diesen Ringlokschuppen um sechs Stände auf insgesamt 26 Stände. Vom nicht mehr aufgebauten östlichen Ringlokschuppen sind die Grundmauern im Gelände heute noch gut erkennbar.

Einen würdigen Abschluß des Wiederaufbaus stellte die feierliche Einweihung des neuen Empfangsgebäudes am 6. April 1954⁴² dar. Weihbischof Josef Hiltl, selbst ein Eisenbahnersohn, erteilte hierzu den kirchlichen Segen. Welche Zeit der Wiederaufbau in Anspruch nahm, zeigt die Tatsache, daß erst im Jahr 1960 der Fußgängersteg eröffnet wurde.

I. 3. Aufschwung und Abschwung nach dem Zweiten Weltkrieg:

Nach dem Zweiten Weltkrieg war die Eisenbahn das Verkehrsmittel Nummer eins. Das einsetzende „Wirtschaftswunder“ gab auch dem Bahnverkehr neue Impulse.

Am 1. Juni 1959 eröffnete die Deutsche Bundesbahn den elektrischen Betrieb auf der Strecke Obertraubling – Passau. Im feierlich empfangenen Eröffnungszug, der bereits am 26. Mai 1959 verkehrte, saß auch der damalige Bundesverkehrsminister Dr. Hans-Christoph Seebohm. Am Bahnhof Plattling bereitete die Blaskapelle des Kolpingvereins den Ehrengästen einen festlichen Empfang. Eine Theatergruppe führte ein Stück über vier Operationen des „churfürstlichen Medicus Doctor Johannes Andreas Eisenbarth“ auf⁴³.

Zur Stromspeisung in den Fahrdrat endet in Plattling eine 110 KV-Bahnstromfreileitung von Landshut her. Anlässlich der Eröffnung des elektrischen Betriebes bekam Plattling im Jahr 1959 zum letzten Mal eine zusätzliche Bahndienststelle: Eine Fahrleitungsmeisterei bzw. ein Unterwerk hatte die elektrische Oberleitung im Bereich Plattling zu betreuen.

An sozialen Einrichtungen erhielten die Plattlinger Eisenbahner am 28. Dezember 1962 einen Kantinenneubau auf der Nordseite nahe des „Eisernen Steges“⁴⁴. Bisher war die Kantine behelfsmäßig in einer Holzbaracke untergebracht.

Einige Zahlen aus der Blütezeit der Eisenbahnen, aus dem Jahr 1965: Zum Bahnhof Plattling zählten 23 durchgehende Gleise, davon waren die Gleise 1 bis 12 für Zugfahrten⁴⁵ und die Gleise 13 bis 23 nur für Rangierfahrten bestimmt. Von den Gleisen für Zugfahrten fungieren bis heute die Gleise 3 und 4 als Durchfahrtsgleise sowohl für Reisezüge als auch für Güterzüge. Für Güterzugsdurchfahrten – wegen der Weichenablenkung allerdings mit Geschwindigkeitsbeschränkung – stehen die Gleise 9 und 10 bereit. Insgesamt 175 Weichen vernetzten im Jahr 1965 die Schienenstränge im Bahnhof Plattling untereinander. Außerdem standen 50 Nebengleise zum Rangieren zur Verfügung. Im Jahr 1964 hatten die Plattlinger Eisenbahner 156 000 Güterwaggons zu verschieben, wovon bei 31 000 Güterwaggons „Plattling“ als Zielbahnhof auf dem Frachtzettel stand. In Plattling war die Deutsche Bundesbahn um diese Zeit Arbeitgeberin für beinahe 700 Beschäftigte⁴⁶.

Der Bahnhof Plattling war ein Hauptumschlagplatz für das „weiße Gold“ des Gäubodens, die Zuckerrüben. Nicht von ungefähr wählte die Südzucker A. G.

Plattling wegen seiner zentralen Lage im Gäuboden und wegen seiner Eisenbahnverbindungen als Standort für die 1963 errichtete Zuckerfabrik Plattling. Von den Unterwegsbahnhöfen transportierte hauptsächlich die Bahn den Rohstoff zur Verarbeitung (s. u.). An dem Werksanschluß bekam der Bahnhof Plattling zusätzlich ein weiteres Stellwerk, das während der Zuckerrübenkampagne nur zwei Weichen und vier Verriegelungen zu bedienen hat. In der Zuckerrübenkampagne 1968 verzeichnete der Bahnhof Plattling einen Rübenumschlag von 469 000 Tonnen⁴⁷. Seit dem Jahr 1987 beschränkt sich die Transporttätigkeit der Bahn nur mehr auf die Abfuhr des hergestellten Zuckers.

Bereits in den sechziger Jahren zeichnete sich der wirtschaftliche Niedergang der Bahn ab. Es entstanden auf Grund der wachsenden Konkurrenz auf der Straße die ersten finanziellen Defizite. Das Schlagwort Rationalisierung traf den Bahnhof Plattling besonders hart.

Mitte der siebziger Jahre setzte ein Kahlschlag unter den Dienststellen ein, der bis heute nicht aufgehört hat. Den Anfang machte am 1. Oktober 1975 die Auflösung der Fahrleitungsmeisterei⁴⁸. An ihrer Stelle gibt es heute den „Stützpunkt des Bahnbetriebswerkes Regensburg 2“. Die Schaltaufgaben des Unterwerks hat im Sommer 1993 ein zentrales Schaltwerk am Bahnhof Nürnberg-Stein mitübernommen.

Der 1. Januar 1976 war ein rabenschwarzer Tag in der Plattlinger Bahnhofsgeschichte. Mit Ablauf des 31. Dezember 1975 endete die 68jährige Existenz des Betriebsamtes Plattling. Das Bundesbahnbetriebsamt war bisher die einzige Bundesbehörde in Plattling. Der Betriebsamtsbezirk Plattling ging mit Wirkung vom 1. Januar 1976 zu 20 % an das Betriebsamt Regensburg und zu 80 % an das Betriebsamt Passau⁴⁹. Das ehemalige Betriebsamtsgebäude dient heute privaten Büro Zwecken.

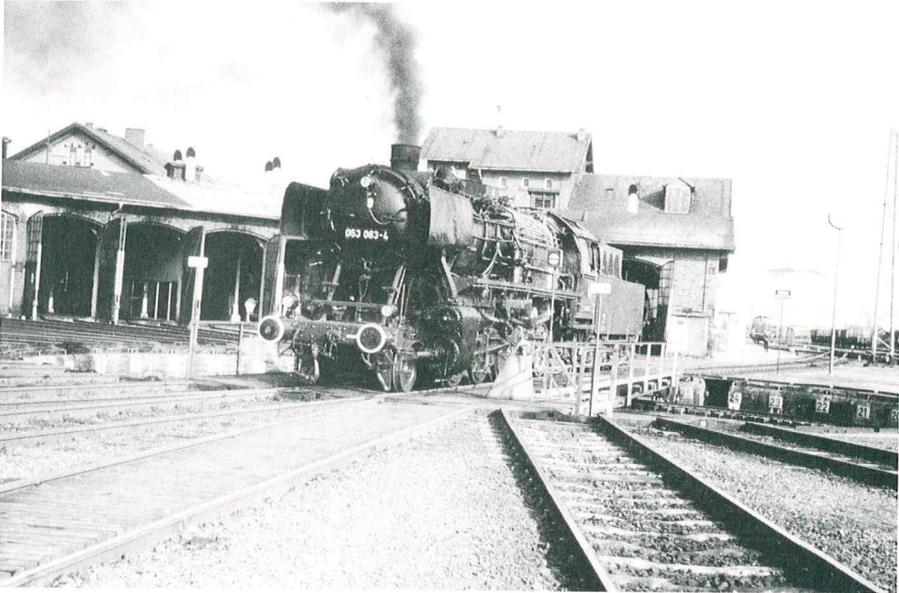
Ebenfalls mit Wirkung vom 1. Januar 1976 löste die Deutsche Bundesbahn die Signalmeisterei auf. Statt ihr heißt es heute: „Stützpunkt der Nachrichtenmeisterei Regensburg“. Zum selben Zeitpunkt verlor der Bahnhof auch seine Funktion als Stückgutbahnhof⁵⁰. Die Stückgutverladung ging zentral zum Deggenedorfer Hauptbahnhof.

Seit dem 30. Mai 1976 hat der Bahnhof Plattling nicht mehr die Funktion eines Rangierbahnhofs. Die Bahnmeisterei verlor am 1. Mai 1979 ihre Selbständigkeit und wurde als „Baubezirk 3“ in die Bahnmeisterei Passau eingegliedert.

Neben der Auflösung dieser Dienststellen gab es für den Plattlinger Bahnhof in den siebziger Jahren mehrere erfreulichere Ereignisse: Seit dem 1. Juni 1976 geht es elektrisch unter Fahrdrabt nach Landshut. Umständliche Lokwechsel vor den D- und Eilzügen von Passau nach München fielen damit weg. Am Sonntag, den 31. Oktober 1976, erreichte der Bahnhof Plattling mit 1200 Zuckerrübenwaggons seinen absoluten Belegungsrekord in der Nachkriegszeit. Mit dieser Belegung war die Kapazität des Bahnhofs um 30 % überschritten⁵¹. Seit dem

1. Juli 1980 unterstehen zusätzlich die Bahnhöfe Langenisarhofen, Osterhofen, Girching und Pleinting der Hauptdienststelle Plattling⁵².

Anfang der achtziger Jahre schränkte die Deutsche Bundesbahn den Verkehr auf den Nebenstrecken im Bayerischen Wald immer mehr ein. So fuhr zum Beispiel am 25. September 1981 der letzte Personenzug von Deggendorf nach Eging. Die Verringerung des Verkehrs auf den Nebenstrecken und der Wegfall der Lokwechsel durch die Streckenelektrifizierung trugen wesentlich zum letzten



Das Bahnbetriebswerk Plattling verlor am 31. Mai 1985 seine Selbständigkeit. Die Dienststelle verfügte nach dem Zweiten Weltkrieg über den mit 26 Ständen größten Lokschuppen in Niederbayern. Das Foto zeigt die letzte in Plattling stationierte Dampflok am 27. Februar 1974 auf der Drehscheibe, die heute samt den Schuppengleisen herausgerissen ist. Die Lok wurde im Jahr 1943 von der Maschinenbau und Bahnbedarf A.G. (ex Orenstein & Koppel) in Potsdam-Babelsberg unter der Fabrik Nr. 14262 gebaut.

Foto: Bernhard Rückschloß

schweren Schlag gegen die Plattlinger Bahnanlagen bei: Die Deutsche Bundesbahn löste am 31. Mai 1985 das Bahnbetriebswerk (Bw) Plattling auf. Das traditionsreiche Bw Plattling war für die Unterhaltung und für den Einsatz der Lokomotiven im gesamten Umkreis verantwortlich. Die Dienststelle betreute im Jahr 1919 insgesamt 47 Dampflokomotiven. Zwischen den beiden Weltkriegen unterstanden dem Bw ständig um die 55 Lokomotiven. Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs erreichte der Bestand mit 93 Loks seinen Höchststand. Noch im Jahr 1968 waren im Bw Plattling 24 Dampfloks und 18 Dieselloks stationiert⁵³. Die letzte Dampflok verließ am 7. März 1974 das Bw in Richtung Weiden. In seinen besten Zeiten beschäftigte das Bw ca. 600 Mann als Lokführ-

rer, Lokheizer Werkstättenpersonal, Verwaltungsleute usw. Allein über die Geschichte des Bw läßt sich leicht ein umfangreiches Buch veröffentlichen. Das Bw Plattling besaß den mit 26 Lokständen größten Ringlokschuppen in Niederbayern. Gleich große Schuppen gab es erst wieder in München oder Nürnberg. Die Deutsche Bundesbahn riß im Jahr 1987 bis auf ein Zufahrtsgleis sämtliche Schuppengleise und die Drehscheibe heraus. Der Ringlokschuppen dient heute einer Firma als Lagerhalle. Das ehemalige Bw Plattling kam mit Wirkung ab 1. Juni 1985 als Stützpunkt zum Bereich des Bw Passau. Mit Auflösung des Bw Passau zum 31. Dezember 1993 wurde es zum Stützpunkt des „Betriebshofes“ Regensburg.

Die Reihe der Rationalisierungsmaßnahmen ist noch nicht zu Ende. Im Jahr 1987 baute die Bahn die Weichen zu den Rangiergleisen 13 bis 23 am westlichen Bahnhofskopf mit dem dazugehörigen Stellwerk IV aus. Stattdessen sichern jetzt Prellböcke die Stumpfgleise (s. o.). Die Bundesbahnkantine wurde zum 31. Dezember 1992 aufgelöst. Als einen weiteren „Stich“ verlegte die Deutsche Bundesbahn die Personalverwaltung über zuletzt 29 Zugbegleiter ab dem 23. Mai 1993 nach Passau. Der Niedergang der Bahn wird deutlich, wenn man bedenkt, daß der Bahnhof Plattling in seiner Glanzzeit 132 Zugbegleiter zu verwalten hatte⁵⁴. Im Jahr 1966 hatte der Plattlinger Bahnhofsvorsteher von den Zugbegleitern, Aufsichtsbeamten, Rangierern, vom Verwaltungspersonal bis zum Gebäudereinigungspersonal sogar 275 Beschäftigte unter sich⁵⁵.

Ein geplantes elektronisches Zentralstellwerk wird in ca. drei bis vier Jahren die mechanischen Stellwerke ersetzen. Mit diesem Modernisierungsschritt fallen weitere Bahnarbeitsplätze weg.

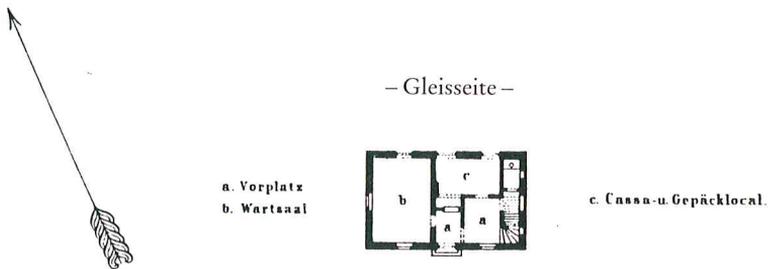
Der Historische Eisenbahnverein Plattling e.V. versucht, die Erinnerung an die Blütezeit der Eisenbahn in Plattling wachzuhalten. Zu diesem Zweck restauriert der Verein zur Zeit äußerlich die ehemalige Plattlinger Dampflokk 64 344.

II. Der Bahnhof Stephansposching:

Fährt man heute im Zug von Plattling in Richtung Regensburg, huscht noch während des Beschleunigens aus dem Bahnhof Plattling auf der linken Seite ein unscheinbares, rosafarbenes Gebäude vorbei. Die Reisenden haben kaum bemerkt, daß sie soeben am ehemaligen Bahnhof Stephansposching vorbeigefahren sind. Auch der Bahnhof Stephansposching hat eine lange und bewegte Geschichte.

Die „Königlich privilegierte Actiengesellschaft der Bayerischen Ostbahn“ eröffnete am 20. September 1860 die Hauptstrecke von Geiselhöring nach Passau. Mit dem Bahnbau in den Jahren 1859/60 erreichte das damals revolutionäre Verkehrsmittel Eisenbahn bei Stephansposching zum ersten Mal das Landkreisgebiet. Die Bahnbauer errichteten beim heutigen Bahnkilometer 58,01 (von Pas-

sau Hauptbahnhof aus gemessen) ein einstöckiges Bahnhofsgebäude. Dieses Bahnhofsgebäude hatte die Ostbahn relativ einfach – ohne Quergiebel und ohne besondere Verzierungen – gehalten. Das Gebäude beherbergte im Erdgeschoß einen Wartesaal, ein „Cassa- und Gepäcklocal“ sowie einen „Vorplatz“⁵⁶. Im Obergeschoß war eine Bahndienstwohnung. An allgemeinen sanitären Einrichtungen stand etwa zehn Meter in westliche Richtung entfernt ein freistehender „Abtritt“.



Die Diensträume im Erdgeschoß des Stephansposchinger Empfangsgebäudes nach einem Grundrißplan aus dem Jahr 1880 (Maßstab: 1 : 500). Im Obergeschoß befand sich die Dienstwohnung.
Quelle: Bayer. Hauptstaatsarchiv – Kriegsarchiv, Generalstab, Bestands-Nr. 417.

Nach einem Gleisplan aus dem Jahr 1880 hatte der Bahnhof Stephansposching in seiner Anfangszeit weder ein Güterverladegleis noch einen Güterschuppen. Ein 470 Meter langes Ausweichgleis bot auf der damals noch eingleisigen Strecke die Möglichkeit der Zugüberholung und der Zugkreuzung.

Die ersten vierzehn Jahre unterstand der Bahnhof Stephansposching der privaten Ostbahn. Am 1. Januar 1875 wechselte der Bahnhof zum ersten Mal den Eigentümer. Die Königlich Bayerische Staatseisenbahn trat an die Stelle der Ostbahn.

Die Staatsbahn führte den Bahnhof Stephansposching im Jahr 1880 als „Haltestelle“⁵⁷. Die „Haltestelle“ besaß im Unterschied zu den höherrangigen Bahnhöfen auf der Strecke Obertraubling – Passau, die jeweils die Bezeichnung „Station“ trugen, keine Güterabfertigung. An den Haltestellen hielten nur die Personenzüge zum Ein- und Aussteigen der Reisenden und zum Gepäckverladen. Das werktägliche Rangieren in der Frühe und am Abend, wenn der Sammlergüterzug Waggons anlieferte und abholte, fand nur in den „Stationen“ statt.

Gegen Ende des vorigen Jahrhunderts entwickelte sich die Hauptstrecke, die jetzt von Obertraubling nach Passau führte, zu einer internationalen Magistrale. Entsprechend stieg das Beförderungsaufkommen der Bahn sprunghaft an. Da die eingleisige Strecke die erforderliche Zugfrequenz nicht mehr aufnehmen konnte, sanktionierte das Königreich Bayern mit Gesetz vom 4. März 1894 den zweigleisigen Ausbau. Im Zuge des zweigleisigen Ausbaus erhielt Stephansposching ein Güterverladegleis auf der Seite des Empfangsgebäudes an der Aus-

fahrt nach Plattling. Später kam am Güterverladegleis ein landwirtschaftliches Lagerhaus hinzu. Da mit dem zweiten Streckengleis das Ausweichgleis entbehrlich wurde, fiel die Ausweichmöglichkeit in Stephansposching weg.

Mit dem zweigleisigen Ausbau bekam Stephansposching auch ein mechanisches Stellwerk. Nun bedienten die Bahnbeamten die Flügelsignale zentral per Umstellhebel. Bisher mußte das Personal an den „optischen Telegraphen“ unmittelbar vor Ort kurbeln. Zum Bahnhofsbild gehörte in Stephansposching eine Bahnschranke an der heutigen Kreisstraße „DEG 13“. Zur Pflicht der Bahnbediensteten zählte auch, daß die Bahnschranke bei jeder Zug- oder Rangierfahrt zuerst hochgekurbelt und dann wieder niedergekurbelt werden mußte. Bei der hohen Zugfrequenz brauchte es hierzu schon einiges „Schmalz“ in den Armen.



Mit zum Stephansposchinger Bahnhofsbild gehörten die Bahnschranken für die Kreisstraße DEG 13. Eine Straßenüberführung hat im Jahr 1991 diese Bahnschranken ersetzt.

Foto: Bernhard Rückschloß, März 1988

In der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen wechselten mehrmals die Eigentümer. Nach dem Ersten Weltkrieg, am 1. April 1920, ging die Königlich Bayerische Staatseisenbahn in das Reichseisenbahnvermögen ein. Am 11. Oktober 1924 trat das Gesetz über die Bildung der „Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“

in Kraft. Die „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“ wurde wiederum am 10. Februar 1937 aufgelöst und die „Deutsche Reichsbahn“ gebildet⁵⁸.

Unter der Deutschen Reichsbahn mußte der Bahnhof Stephansposching den Zweiten Weltkrieg durchstehen. Glücklicherweise blieben die Bahnanlagen von unmittelbaren Kriegszerstörungen verschont. Auswirkungen gab es insoweit, als wegen des verheerenden Bombenangriffs auf Plattling am 16. April 1945 für einige Monate jeglicher Verkehr ruhte. Die notdürftige Wiederinbetriebnahme des Zugverkehrs von Plattling nach Regensburg erfolgte am 11. Juli 1945.

Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es einen erneuten Eigentümerwechsel. Die Deutsche Bundesbahn übernahm am 7. September 1949 die Anlagen der Deutschen Reichsbahn in Westdeutschland. Bereits in den fünfziger Jahren tätigte die Deutsche Bundesbahn im Bereich des Bahnhofes Stephansposching einige Investitionen. Wie hundert Jahre zuvor das Verkehrsmittel Eisenbahn, so erreichte aus Richtung Regensburg in den Jahren 1958/59 die Streckenelektrifizierung zum ersten Mal den Landkreis Deggendorf. An den Unterwegsbahnhöfen wurde bei der offiziellen Eröffnungsfahrt des elektrischen Zugverkehrs am 26. Mai 1959 entsprechend gefeiert. Im Jahr 1957, noch zur Blütezeit der Eisenbahn, erhielt der Bahnhof am Güterverladegleis einen abbaubaren Brückenkran, der weithin sichtbar als ein Wahrzeichen des Bahnhofes Stephansposching gelten konnte. Der Brückenkran überspannte einen Zuckerrübenlagerplatz für 18 000 Tonnen Zuckerrüben⁵⁹. Der Bahnhof Stephansposching verzeichnete in der Zuckerrübenkampagne 1960 eine Menge von 35 000 Tonnen Zuckerrüben, die auf die Bahn verladen wurden. Im Güterverkehr hatte der Bahnhof um diese Zeit einige Bedeutung in der Abfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse. Im Spätsommer 1958 gingen täglich 700 Zentner Kartoffeln von Stephansposching binnen 40 Stunden nach Berlin⁶⁰.

Auch das Empfangsgebäude erfuhr im Laufe seiner 134jährigen Geschichte mehrmals eine Modernisierung. Bei einer Außenrenovierung erhielt der Bau seinen heutigen rosafarbenen Anstrich.

Der Bahnhof Stephansposching liegt an einer annähernd schnurgeraden Strecke im ebenen Gäuboden. Diese Strecke eignet sich deshalb sehr gut für Lokversuchsfahrten. So hat die Deutsche Bundesbahn auf dem Streckenabschnitt zwischen Plattling und Mangolding sämtliche moderne E-Loktypen auf Herz und Nieren geprüft. Als Bremslokomotiven bei den Versuchsfahrten setzte die Deutsche Bundesbahn bis Ende Mai 1976 noch zwei schwere Dampfloks der Baureihe 44 ein. Diese waren die endgültig letzten Bundesbahn-Dampflokein-sätze in Niederbayern.

Ab den sechziger Jahren bekam der Bahnhof Stephansposching, der mindestens seit 1875 der Hauptdienststelle Plattling unterstand, den wirtschaftlichen Niedergang der Bahn zu spüren. Der Personenverkehr ging soweit zurück, daß seit dem 29. Mai 1988, dem Beginn des Sommerfahrplans 1988, keine Personenzüge

mehr am Bahnsteig halten. Die einstmals bedeutende Zuckerrübenverladung hat die Deutsche Bundesbahn schon seit Beginn der siebziger Jahre eingestellt. Den Niedergang der Bahn macht unter anderem die Tatsache deutlich, daß zur Zuckerrübenkampagne 1987 zum letzten Mal dieser Rohstoff überhaupt auf der Schiene transportiert wurde.



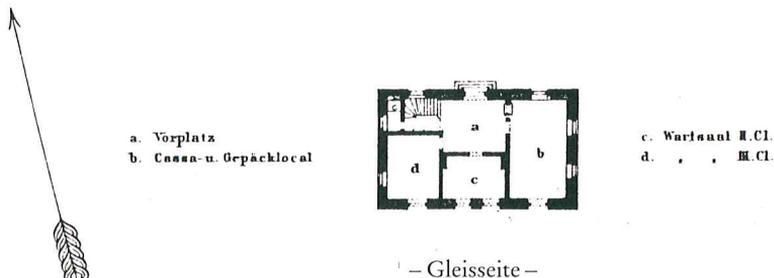
Das Stephansposchinger Bahnhofsgebäude heute. Nachdem seit dem 29. Mai 1988 keine Personenzüge mehr halten, hat die Deutsche Bundesbahn die Zugänge zu Gleis 1 versperert und den Mittelbahnsteig zwischen den Durchfahrtsgleisen 1 und 2 herausgerissen.

Foto: Bernhard Rückschloß, Oktober 1994

Mittlerweile hat sich das Bahnhofsbild stark verändert. Im Jahr 1991 sind die Bahnschranken abgebaut worden. Dafür führt jetzt an anderer Stelle die Kreisstraße DEG 13 mit einer Straßenbrücke über die Bahn. Für Fußgänger gibt es am Bahnhof eine eigene Unterführung. Nun hallt kein vertrautes Gebimmel mehr vom Bahnübergang in die Umgebung. Der Bahnhof hat heute lediglich die Funktion einer Blockstelle, d. h. ein Bahnbediensteter gibt für durchfahrende Züge den nächstfolgenden Streckenabschnitt frei. Die Deutsche Bahn A. G., die den Bahnhof ab 1. Januar 1994 als siebter Eigentümer übernommen hat, beabsichtigt, in den nächsten Jahren auch diesen Arbeitsplatz durch ein zentrales Stellwerk im Bahnhof Plattling zu ersetzen.

III. Der Bahnhof Langenisarhofen:

Der Bahnhof Langenisarhofen zählt mit den Bahnhöfen Stephansposching und Girching zu den ältesten noch vorhandenen Bahnhofsbauten im Landkreis Degendorf. Rund 25 Jahre nachdem die erste Eisenbahn in Deutschland zwischen Nürnberg und Fürth gefahren war, erreichte der Schienenstrang die Ortschaft Langenisarhofen. Am 20. September 1860 eröffnete die „Königlich privilegierte Actiengesellschaft der Bayerischen Ostbahn“ die Hauptstrecke von Geiselhöring nach Passau.



Grundrißplan des Stationsgebäudes in Langenisarhofen aus dem Jahr 1880 (Maßstab 1 : 500). Im Gegensatz zu Stephansposching verfügte die Station Langenisarhofen über zwei separate Wartesäle. Quelle: Bayer. Hauptstaatsarchiv – Kriegsarchiv, Generalstab, Bestands-Nr. 417.

Die Bahnbauer errichteten bei Bahnkilometer 43,06 (von Passau Hauptbahnhof aus gemessen) ein schlichtes Empfangsgebäude. Dieselben Gebäudetypen waren auf dieser Strecke an allen gewöhnlichen „Stationen“ zu finden. Beispielhaft aufgezählt seien hier Straßkirchen, Osterhofen und Pleinting. Im Unterschied zu der „Haltestelle“ Stephansposching hatte das Empfangsgebäude im Erdgeschoß zwei Wartesäle. Auf der Westseite befand sich zum Gleis hin ein „Wartesaal III. Classe“. Daneben schloß sich ebenfalls zum Gleis hin der separate „Wartesaal II. Classe“ an⁶¹. Im Obergeschoß war eine Bahndienstwohnung untergebracht. Neben dem Empfangsgebäude befand sich für die sanitären Bedürfnisse eine hölzerne Abtrittsbude. Mit zum Bahnhofsbild gehörte auch eine Bahnschranke an der Ausfahrt nach Passau, die den Verkehr auf der Straße nach Ottmaring vom Schienenverkehr abschirmte.

Die Königlich Bayerische Staatseisenbahn, die den Bahnhof am 1. Januar 1875 von der Ostbahn übernahm, führte den Bahnhof Langenisarhofen als „Station“. Die „Stationen“ auf der Strecke Obertraubling – Passau waren höherrangig als die „Haltestellen“, wie sie sich zum Beispiel in Stephansposching oder in Girching befanden⁶². Entsprechend hatte die „Station“ die notwendigen Anlagen zur Güterabfertigung. Hierzu zählte ein Ladegleis, in das Züge aus beiden Rich-

tungen von der damals eingleisigen Strecke direkt einfahren konnten. Von diesem Ladegleis führte ein Stumpfgleis zu einer Gleiswaage und zu einer Ladehalle. Zur Grundausstattung der Königlich Bayerischen Hauptbahnstation gehörte auch ein 450 Meter langes Ausweichgleis, das sich unmittelbar südlich des Durchfahrgleises anschloß. Es fällt auf, daß die nur 6,12 Bahnkilometer entfernte Stadt Osterhofen um 1880 eine Station mit annähernd demselben Gleisplan und derselben Gebäudeausstattung hatte wie die Landgemeinde Langenisarhofen.

Der Bahnhof Langenisarhofen führte auch als „Station“ ein eher beschauliches Dasein. An seinem Bahnsteig hielten planmäßig nie Schnell- oder Eilzüge. Die im bequemen Schnellzugabteil sitzenden Reisenden dürften kaum von der Station Notiz genommen haben.



Die Königl. Bayerische Staatseisenbahn ließ im Jahr 1902 sämtliche Stationen fotografieren. Diesem Umstand verdanken wir eine Reihe wertvoller Bahnhofsbilder. Vor dem Gebäude posieren acht stolze Eisenbahner in ihren Uniformen.
Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg

An herausragenden Ereignissen ist der zweigleisige Ausbau zur Doppelbahn zu nennen. Für diesen Ausbau erteilte das Königreich Bayern mit Gesetz vom 4. März 1894 die Konzession. Der Bau des zweiten Streckengleises brachte für den Bahnhof Langenisarhofen den Verlust des Ausweichgleises mit sich. Im Zuge des zweigleisigen Ausstattung der Strecke installierte die Königlich Bayerische Staatseisenbahn, ebenso wie in Stephansposching, mechanische Stell-

werkseinrichtungen. Auf einer Bahnhofsfotographie aus dem Jahr 1902 ist der mechanische Bahnhofsblock mit der Handkurbel gut erkennbar. Damals mußten die Bahnbediensteten das Blockwerk im Freien, wenn auch unter dem Schutz des Bahnsteigvordachs, bedienen.

Nach dem Ersten Weltkrieg übernahm die Deutsche Reichsbahn den Bahnhof. Wesentliche Veränderungen erfuhren die Bahnanlagen bis in die fünfziger Jahre nicht. Unmittelbare Kriegseinwirkungen bekam Langenisarhofen im Zweiten Weltkrieg gottlob nicht zu spüren.

Am 1. Juni 1959 eröffnete die Deutsche Bundesbahn den planmäßigen elektrischen Zugbetrieb von Regensburg nach Passau. Bis dahin beherrschte ausschließlich die Dampflokomotive das Feld. Bis zur Elektrifizierung zogen die berühmten bayerischen Schnellzugdampflokomotiven der Gattung S 3/6 sämtliche Schnellzüge am Bahnhof Langenisarhofen vorbei. Diese sehr gelungenen Vierzylinder-Verbundlokomotiven liefen früher sogar die 456 Kilometer lange Entfernung von Passau nach Frankfurt am Main durch.

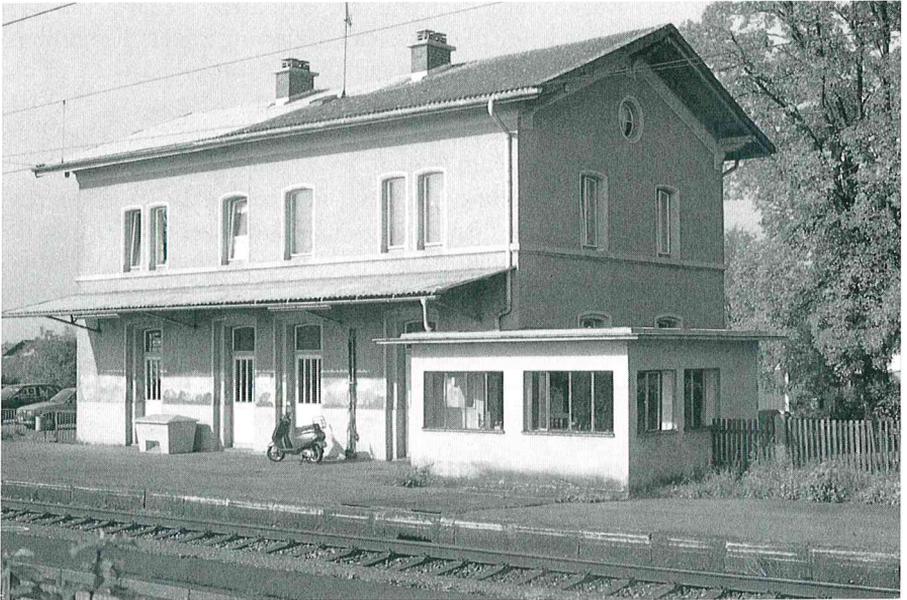
Sämtliche Modernisierungsmaßnahmen konnten den wirtschaftlichen Niedergang der Bahn nicht aufhalten. In den sechziger und siebziger Jahren fuhr die Bahn gerade beim Personennahverkehr immer mehr in die roten Zahlen. Hier von war Langenisarhofen als Nahverkehrshalt besonders betroffen. Es kam schließlich soweit, daß die Deutsche Bundesbahn den Personenzughalt ab dem 29. Mai 1983, dem Beginn des Sommerfahrplans 1983, aus dem Fahrplan strich. Bis zuletzt mußten die Fahrgäste ein Durchfahrtsgleis überschreiten, wenn sie in einen Zug am Bahnsteig 2 einsteigen wollten. Dies stellte angesichts der starken Zugdichte ein besonderes Gefahrenpotential dar, weswegen während eines Personenzughaltes auf Gleis 2 die Durchfahrt auf Gleis 1 für sämtliche Züge gesperrt sein mußte.

Entsprechend seiner Lage mitten im Gäuboden hatte der Bahnhof Langenisarhofen früher einige Bedeutung in der Abfertigung landwirtschaftlicher Güter, hauptsächlich Zuckerrüben. So gingen in der Zuckerrübenkampagne 1960, vom 16. September 1960 bis zum 17. Dezember 1960, 794 vollbeladene Zuckerrübenwaggons von Langenisarhofen auf die Reise. Dies entspricht einer Rübenmenge von 20500 Tonnen. Einige weitere Zahlen aus dem Jahr 1960: Bei 370 Güterwaggons stand Langenisarhofen als Bestimmungsort auf dem Frachtzettel, wovon 300 mit Handelsdünger, 50 mit Kohle und 20 mit Landmaschinen, Stückgut usw. beladen waren. Dagegen transportierte die Deutsche Bundesbahn nur 120 Waggons ab, die im Bahnhof Langenisarhofen mit Kartoffeln, Gemüse, Heu, Stroh, Forstpflanzen usw. beladen wurden⁶³.

Heute ist der Bahnhof Langenisarhofen längst kein Tarifpunkt in der Güterabfertigung mehr. Seit dem 29. Mai 1970 ist auch die Stückgutverladung weggefallen⁶⁴. Die Zuckerrübenverladung ging noch bis zur Kampagne 1976. Mit Ende der Rübenverladung verlor der Bahnhof jede Bedeutung im Güterverkehr.

Verwaltungsmäßig war der Bahnhof Langenisarhofen bis zum 30. Juni 1980 dem Bahnhof Osterhofen untergeordnet. Seit dem 1. Juli 1980 gehört Langenisarhofen zum Bereich des Bahnhofs Plattling.

Heute hat der ehemalige Bahnhof Langenisarhofen nur mehr die Funktion einer Blockstelle. Das bedeutet, daß er einem Zug das Haltesignal geben muß, wenn der Streckenabschnitt (= Streckenblock), der vor ihm liegt, nicht frei ist. Auch die Bahnschranke ist seit Mitte der achtziger Jahre verschwunden. Dafür hat jetzt das Bahngelände mit einer Auffahrtsrampe zu einer Straßenüberführung westlich des einstigen Empfangsgebäudes ein neues „Wahrzeichen“.



Einst und jetzt: Das Langenisarhofener Bahnhofsgebäude 92 Jahre später im Oktober 1994. Die Kurbeln für den Streckenblock sowie die inzwischen dazugekommenen Weichen- und Signalhebel sind in einem eingeschossigen, flachen Anbau untergebracht. Seit 1983 halten keine Personenzüge mehr, weshalb auch kein Bahnhofsschild mehr notwendig ist. Im ehemaligen Bahnhof, der nur mehr die Funktion einer Blockstelle hat, versieht noch ständig ein Bahnbediensteter seinen Dienst.

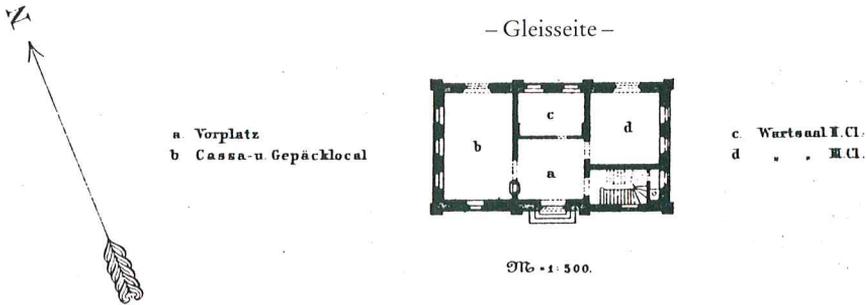
Foto: Bernhard Rückschloß, Oktober 1994

Nach den neuesten Planungen der Deutschen Bahn A. G. soll der Arbeitsplatz des Bahnbediensteten, der die mechanische Blockstelle der Einheitsbauart bedient, durch ein modernes Zentralstellwerk in Plattling wegrationalisiert werden. Wer wird dann noch darüber nachdenken, daß über 123 Jahre hindurch Menschen am Bahnhof Langenisarhofen in ihre Züge ein- und ausgestiegen sind?

IV. Der Bahnhof Osterhofen:

In den Jahren 1859/60 baute die „Königlich privilegierte Actiengesellschaft der Bayerischen Ostbahn“ die Hauptbahn von Geiselhöring nach Passau. Die Bahn, die rechts der Donau im Donautal fährt, berührt den südlichen Stadtkern von Osterhofen. Die Herzogstadt hatte den frühen Bahnanschluß besonders der Tatsache zu verdanken, daß die Stadt annähernd auf der kürzesten Linie von Straubing zur Landesgrenze nach Passau liegt. Die Ostbahn lehnte eine von Deggendorf vehement verfochtene Linienführung links der Donau wegen der längeren Strecke und wegen zweier erforderlicher Donaubrücken ab⁶⁵.

Es war selbstverständlich, daß Osterhofen mit Sitz bedeutender Vieh- und Warenmärkte sowie eines Notariats bei Bahnkilometer 36,94 (von Passau Hauptbahnhof aus gemessen) eine Station erhielt. Die Bahnanlagen selbst lagen auf dem Gebiet der ehemaligen Gemeinde Altenmarkt auf einem erhöhten, aufgeschütteten Areal. Die Bahnbauer errichteten ein einfaches Empfangsgebäude in Backsteinbauweise ohne Quergiebel. Ein Vergleich der Gleispläne und der Grundrißpläne der Empfangsgebäude, jeweils zum Stand 1880, mit der Station Langenisarhofen ergibt, daß die Ostbahn beide Orte mit weitgehend gleichen Bahnanlagen ausgestattet hat (s. o.).



Die Dienräume im Erdgeschoß des Stationsgebäudes Osterhofen im Jahr 1880.
Quelle: Bayer. Hauptstaatsarchiv – Kriegsarchiv, Generalstab, Bestands-Nr. 417.

Im Jahr 1873 verlor Geiselhöring seine Eigenschaft als Eisenbahnknotenpunkt. Noch die Ostbahn nahm am 1. Juli 1873 die Abkürzungsstrecke von Sünching bis Straubing in Betrieb. Seitdem liegt Osterhofen an der Bahnstrecke Obertraubling – Passau.

Die Königlich Bayerische Staatsbahn, die ab dem 1. Januar 1875 die Anlagen von der Ostbahn übernommen hatte, führte um die Jahrhundertwende bedeutende Erweiterungen und Modernisierungen durch. Mit Gesetz vom 4. März 1894 erteilte das Königreich Bayern die Konzession für den zweigleisigen Streckenaus-

bau. Im Gegensatz zu den Unterwegsstationen Langenisarhofen und Pleinting behielt Osterhofen seine Ausweichmöglichkeit auch nach dem Ausbau zur Doppelbahn bei. Auf der Stadtseite entstand unmittelbar neben den Strecken-
gleisen ein 540 Meter langes Ausweichgleis, bezeichnet als Gleis 3. Seitdem bietet der Bahnhof Osterhofen auf der 31 Kilometer langen Distanz zwischen Plattling und Vilshofen die einzige Möglichkeit zur Zugüberholung.



Gruppenfoto der Eisenbahner vor dem Osterhofener Stationsgebäude. Der Bau wurde von der Deutschen Bundesbahn im Jahr 1987 nach 127jähriger Dienstzeit abgerissen.

Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg

Auf der Südseite, nach Altenmarkt hin, errichtete um diese Zeit die Staatsbahn zwei Ladegleise mit 102 Meter und 46 Meter Länge. Über diese Ladegleise konnte die Bahn wiederum drei Stumpfgleise für die Güterabfertigung bedienen⁶⁶. Eine Besonderheit stellte eine handbediente Drehscheibe für Güterwaggons mit einem Gleisdurchmesser von 5,3 Metern dar, die die Staatsbahn westlich des Güterschuppens installierte. Mit Hilfe der Drehscheibe konnten Güterwaggons über ein Gleis, das im 90° Winkel zur Streckenachse stand, zu den Lagerhäusern Huber und Zitzelsberger gelangen. Sowohl die handbediente Drehscheibe als auch die dazugehörigen Gleisanschlüsse sind – wenn auch seit Jahrzehnten unbenutzt – heute noch vorhanden. Zur zentralen Steuerung der Zug-

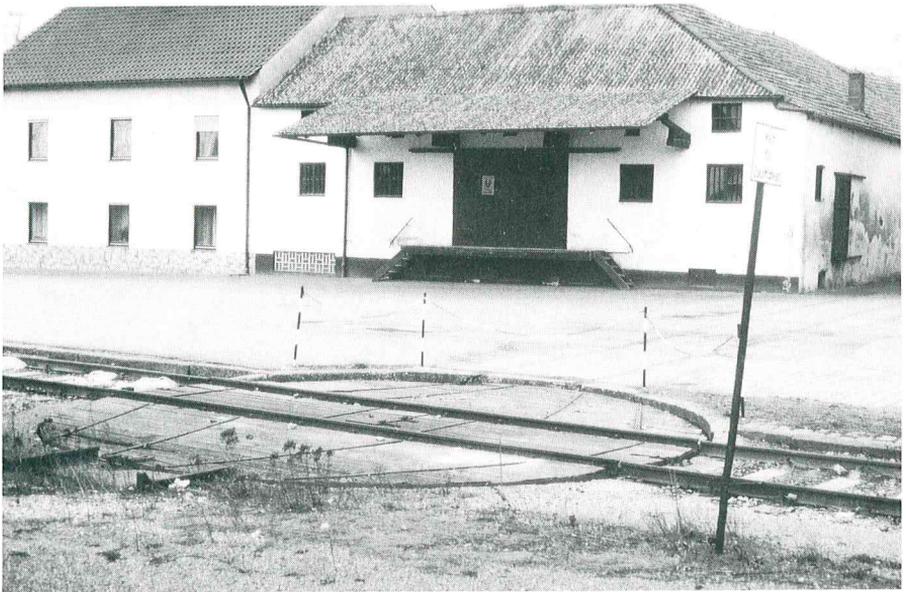
bewegungen stattete die Königlich Bayerische Staatseisenbahn um die Jahrhundertwende auch die Station Osterhofen mit einem mechanischen Stellwerk aus. Erst seit diesen Erweiterungsmaßnahmen, die alle im Zuge des zweigleisigen Streckenausbaus erfolgten, hebt sich der Bahnhof Osterhofen deutlich von den gewöhnlichen Unterwegsstationen auf der Strecke Obertraubling–Passau ab.



Der Bahnhof Osterhofen verfügte über eine Standardgüterhalle, wie sie die Ostbahn an allen gewöhnlichen Unterwegsstationen errichtete. Heute ist das Verladegleis herausgerissen. Links dahinter das 1986 von der Deutschen Bundesbahn errichtete Bahnhofsgebäude.

Foto: Bernhard Rückschloß, Oktober 1994

Bis zum Jahr 1938/39 blieb der Bahnhof Osterhofen im wesentlichen unverändert. Ende der dreißiger Jahre verwirklichte die Deutsche Reichsbahn eine weitere Ausbaustufe: Der Verkehr auf der Hauptstrecke entwickelte sich so rasant, daß in Osterhofen ein weiteres Ausweichgleis erforderlich wurde. Zunächst verlängerte die Deutsche Reichsbahn das vorhandene Ausweichgleis (Gleis 3) von 540 Meter auf 692 Meter. Das zweite Ausweichgleis (Gleis 4), das sich nördlich von Gleis 3 anschließt, hat eine Länge von 580 Metern. Zusätzlich kam als Gleis 5 ein Abstellgleis hinzu. Neben der Verkehrssteigerung gab es in dieser Vorkriegszeit einen anderen Grund für die Erweiterung. Wegen des Anschlusses von Österreich und des Sudetenlandes sowie wegen des Einmarsches deut-



Eine Rarität am Bahnhof Osterhofen stellt diese handbediente Drehscheibe für Güterwaggons dar. Mit dieser Drehscheibe, die heute einen Durchmesser von 6,50 Meter hat, konnten Waggons zu den Lagerhäusern Huber und Zitzelsberger gelangen. Foto: Bernhard Rückschloß, April 1993

scher Truppen in die Tschechoslowakei mußte die Deutsche Reichsbahn ihre Transportkapazität im ostbayerischen Raum erheblich steigern. Nach diesen Gebietsausweitungen erwartete man außerdem eine weitere Belebung des Eisenbahnverkehrs. Der Bahnhof Osterhofen profitierte von diesen Bestrebungen insoweit, als von Gleis 3 in Richtung Plattling ein Verladegleis mit einer Verladerampe errichtet wurde. An diesem in Osterhofen allgemein als „Militär-gleis“ bezeichneten Verladegleis entlud die Deutsche Wehrmacht beim Einmarsch in die Tschechoslowakei im März 1939 mehrere Truppentransportzüge⁶⁷.

Auch die Stellwerkseinrichtungen erfuhren 1939 einen wesentlichen Ausbau. An den beiden Ausfahrten installierte die Deutsche Reichsbahn je ein Stellwerksgebäude. Das eingeschossige Stellwerk I an der Ausfahrt nach Passau und das zweigeschossige Stellwerk III an der Ausfahrt nach Plattling hingen von einem Befehlsstellwerk, dem Stellwerk II, ab. Das Befehlsstellwerk bediente der Fahrdienstleiter im Empfangsgebäude⁶⁸. Das bisher in Backstein gehaltene Empfangsgebäude bekam im Jahr 1939 einen Verputz und einen hellgrünen Anstrich.

Mit dem Ausbau Ende der dreißiger Jahre ging die Installation einer Bahnmeisterei am Bahnhof Osterhofen einher. Sie hatte ihren Sitz im zweiten Haus auf der rechten Seite, von der Straßenunterführung herauf gesehen. Die Bahnmeisterei beschäftigte seit ihrer Installation im Jahr 1936 in Osterhofen permanent 30 bis 40 Leute⁶⁹.

Mit dieser Ausstattung mußte der Bahnhof Osterhofen die entbehrungsreichen Kriegsjahre durchstehen. Vor größeren Kriegszerstörungen blieb der Bahnhof Osterhofen gottlob verschont. In den letzten Kriegstagen flogen beinahe täglich Tiefflieger pünktlich um 14.15 Uhr Angriffe auf Streckeneinrichtungen der Hauptstrecke Passau – Plattling. Der Bahnhof Osterhofen bekam hierbei lediglich einige kleinere Gebäudeschäden ab⁷⁰. Betroffen war der Bahnhof insoweit, als nach dem verheerenden Bombenangriff auf den Bahnhof Plattling in der Zeit vom 16. April 1945 bis zum 27. Juli 1945 jeglicher Zugverkehr ruhte (s. o.).

Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs und in den ersten Nachkriegsjahren rosteten in Osterhofen mehrere Züge, die nur aus Lokomotiven bestanden, dahin. Es handelte sich hierbei hauptsächlich um Lokomotiven aus den Balkanstaaten, die beim Rückzug der Deutschen Wehrmacht ins Reich rückgeführt worden waren⁷¹. Für Lokomotivhistoriker befand sich so manche Rarität in diesen Lokzügen. Die Pfarrgemeinde Altenmarkt stiftete als Dank für den einigermaßen Heil überstandenen Zweiten Weltkrieg ein Motivgemälde, das in der Altenmarkter Frauenkapelle hängt. Auf diesem Motivbild sind die Bahnanlagen mit diesen Lokzügen neben mehreren Lazarettzügen gut zu erkennen.

In der Nachkriegszeit trug die Eisenbahn die Hauptverkehrslast auf dem Landweg. Der Wiederaufbau und das „Wirtschaftswunder“ verhalfen der Bahn zu einem zusätzlichen Aufschwung. Diese Blütezeit der Bahn verdeutlicht die Personalausstattung am Bahnhof Osterhofen im Jahr 1950: Neben dem Fahrdienstleiter versahen zwei Stellwerker und sieben Schrankenwärter, diese teilweise mit ihren Ehefrauen, rund um die Uhr ihren Dienst. Während der Öffnungszeit bediente ein Schalterbeamter am Fahrkartenschalter und am Güterschalter die Bahnkunden. Für das Gepäck stand im Empfangsgebäude ein Gepäckschaffner bereit. In der Güterhalle und auf den Ladegleisen überwachte ein Ladeschaffner die Güterverladung. Für die gesamten Abläufe am Bahnhof trug schließlich der Bahnhofsvorsteher die Verantwortung. Die Bahn war um diese Zeit in Osterhofen selbst Arbeitgeber für rund 30 Bedienstete am Bahnhof und 30 bis 40 Bedienstete in der Bahnmeisterei⁷².

Nach den Bahnhöfen Plattling und Deggendorf Hauptbahnhof ist Osterhofen der drittgrößte Bahnhof im Landkreis Deggendorf. Ebenso wie diese Bahnhöfe fungierte Osterhofen seit 1956 als Hauptdienststelle, d. h. der Bahnhof Osterhofen stand mehreren kleineren Unterwegsstationen als vorgesetzte Dienststelle vor. Zum Osterhofener Bereich gehörten die Bahnhöfe Langenisarhofen, Girching und Pleinting.

Auch die Deutsche Bundesbahn hinterließ am Bahnhof Osterhofen ihre „Baudenkmäler“. Seit der Eröffnung des planmäßigen elektrischen Zugverkehrs zwischen Obertraubling und Passau, am 1. Juni 1959, stehen hier die Oberleitungsmasten. Somit liegt Osterhofen an der ersten Bahnlinie im Landkreis Deggendorf, die „dampffrei“ wurde.

Im Laufe der sechziger und siebziger Jahre geriet die Bahn immer mehr in die roten Zahlen. Die Deutsche Bundesbahn war zur Rationalisierung gezwungen. Bereits im Jahr 1956 endete die zwanzigjährige Existenz der Bahnmeisterei Osterhofen. Den Bahnmeistereibezirk teilten sich die Bahnmeistereien Plattling und Vilshofen. Das Betriebsgebäude der Bahnmeisterei wurde bis zu seinem Abbruch im Jahr 1980 als Wohnhaus weitergenutzt⁷³.

Am 1. Juni 1970 verlegte die Bahnverwaltung die Stückgutverladung von Osterhofen mit den unterstellten Bahnhöfen nach Plattling. Die Rationalisierungsmaßnahmen bedeuteten ebenfalls das Aus für den Sitz der Hauptdienststelle. Seit dem 1. Juli 1980 gehören die Bahnhöfe Langenisarhofen, Osterhofen, Girching und Pleinting zur Hauptdienststelle Plattling.

Als weitere Baumaßnahme grub die Deutsche Bundesbahn eine Fußgängerunterführung unter Gleis 1 und Gleis 2 zu einem überhöhten und überdachten Bahnsteig. Damit wurde das gefährvolle höhengleiche Überschreiten der Durchgangsgleise während eines Zughaltes vermieden.

Ein Drucktastenstellwerk löste am 8. Dezember 1986 das bisherige Befehlsstellwerk im Empfangsgebäude und die beiden Wärterstellwerke an den Bahnhofsausfahrten ab. Gleichzeitig ersetzten Lichtsignale die bekannten Flügelsignale. Da der Gleisplan unverändert blieb, wurden insgesamt sechs Ausfahrtsignale, je drei für eine Fahrtrichtung, und zwei Einfahrtsignale mit den entsprechenden Vorsignalen ausgetauscht. Das moderne Drucktastenstellwerk kam mit dem Schalteraum und mit dem Warteraum in dem wohl markantesten „Baudenkmal“ der Deutsche Bundesbahn unter: einem eingeschossigen Bau mit einem Flachgiebel, neben dem eine Antenne für den Zugbahnfunk in die Höhe ragt.

Die Wärterstellwerke an den Bahnhofsausfahrten fielen im Dezember 1986 der Spitzhacke zum Opfer. Leider riß die Bahn gleichzeitig das noch aus der Ostbahnzeit stammende Empfangsgebäude ab. Es hatte insgesamt rund 127 Dienstjahre „auf dem Buckel“.

Heute ist Osterhofen ein Eilzughalt mit attraktiven Zugverbindungen. Die Reisenden können im Jahresfahrplan 1994/95 an jedem Werktag außer Samstag in 14 Eilzüge nach Plattling und in 17 Eilzüge nach Passau einsteigen. Die Zugfahrt in die 154 Kilometer entfernte Landeshauptstadt München dauert 1 Stunde und 43 Minuten. Nach Passau benötigt ein Eilzug für 37 Kilometer 26 Minuten. Nahverkehrszüge verkehren auf dem Streckenabschnitt Passau – Plattling seit dem 29. Mai 1983 nicht mehr.

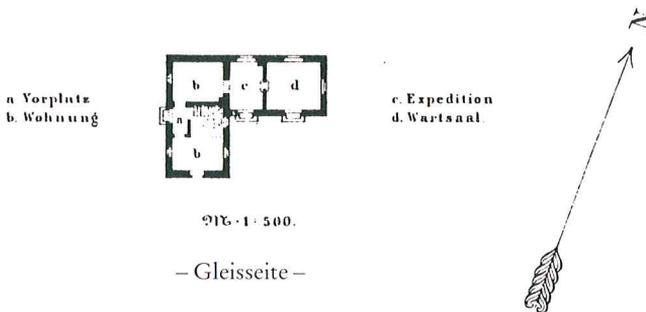
Im Güterverkehr hatte Osterhofen einige Bedeutung im Umschlag landwirt-

schaftlicher Güter. Die Struktur und die Besonderheiten der heimischen Wirtschaft spiegelten sich im Frachtaufkommen wider. In den fünfziger und sechziger Jahren gingen von Osterhofen werktäglich 4 bis 6 Waggons mit Lebendschlachtvieh nach München, Frankfurt a. M., Essen, Wuppertal, Stuttgart usw. Um diese Zeit verlud der Bahnhof Osterhofen täglich zwei Güterwaggons mit geschlachtetem Geflügel und Wild nach Karlsruhe, Singen und Hohentwiel. An Expreßgut fielen Tag für Tag 30 bis 40 Hunde aus den Zuchtbetrieben um Gergweis zum Verladen an. Osterhofen war wiederum Empfängerbahnhof für große Mengen Handelsdünger, Kohle, Briketts, Landmaschinen usw.⁷⁴

In den siebziger Jahren verlagerte sich der Güterverkehr fast vollständig auf die Straße. Bis 1981 hatte noch die Abfuhr von Zuckerrüben einige Bedeutung. Am sogenannten „Militärgleis“ standen früher die Traktoren mit vollbeladenen Zuckerrübenanhängern Schlange. An einer speziellen Verloaderampe wurde der gesamte Anhänger gekippt, so daß die Zuckerrüben in den Güterwaggon fielen. Mit der Verlagerung des Rübenverkehrs auf die Straße endete der Güterumschlag am Bahnhof Osterhofen.

V. Der Bahnhof Girching:

Am 20. September 1860 eröffnete die „Königlich privilegierte Actiengesellschaft der Bayerischen Ostbahn“ den Schienenstrang von Straubing nach Passau. Im Bereich der heutigen Gemeinde Künzing berührt die Bahn den Ortsteil Girching. Den Bahnbauern war in den ersten Betriebsjahren die Ortschaft keine Haltestelle wert. Erst zwischen den Jahren 1873 und 1880 errichtete die Ostbahn bzw. die Königlich Bayerische Staatseisenbahn eine Haltestelle namens Girching⁷⁵. Warum diese Haltestelle nach dem Ortsteil Girching und nicht nach dem nahegelegenen Ort Künzing, dessen Name die Gemeinde trägt und der Sitz der Gemeindeverwaltung ist, bleibt rätselhaft. Die spätere Deutsche Reichsbahn und die Deutsche Bundesbahn haben diesen Bahnhofsnamen von ihren jeweiligen Vorgängern kritiklos übernommen.



Das Betriebsgebäude des Haltepunktes Girching bestand im Jahr 1880 aus einem erweiterten Bahnwärterhaus. Quelle: Bayer. Hauptstaatsarchiv – Kriegsarchiv, Generalstab, Bestands-Nr. 417.

Die erste Haltestelle Girching lag im Jahr 1880 von Richtung Plattling her gesehen an der Innenseite einer leichten Linkskurve. Die „Urzelle“ dieser Haltestelle bildete ein Bahnwärterhaus unmittelbar östlich des Bahnübergangs der Straße von Girching nach Hub. Das Bahnwärterhaus selbst beherbergte eine Bahndienstwohnung. Es handelte sich hierbei um ein Standardbahnwärterhaus, wie es die Ostbahn in regelmäßigen Abständen entlang ihrer Strecken errichtete. Die Bahnwärterhäuschen standen immer mit der Giebelseite zum Gleis. Zum Girchinger Bahnwärterhaus kam auf der Ostseite ein Anbau hinzu, der eine „Expedition“ und einen Wartesaal beherbergte. Im Unterschied zu den Empfangsgebäuden auf den höherrangigen Stationen fand an der Haltestelle Girching ebenso wie an der Haltestelle Stephansposching keine Aufteilung in „Wartesaal III Cl.“ und „Wartesaal I und II. Cl.“ statt. Nach der Kartenbeilage zu dieser Ausgabe lag die Haltestelle Girching frei an der eingleisigen Strecke ohne Ausweich- oder Ladegleise. Selbstverständlich verfügte die Haltestelle Girching in dieser Zeit über eine hölzerne Abtrittsbude.

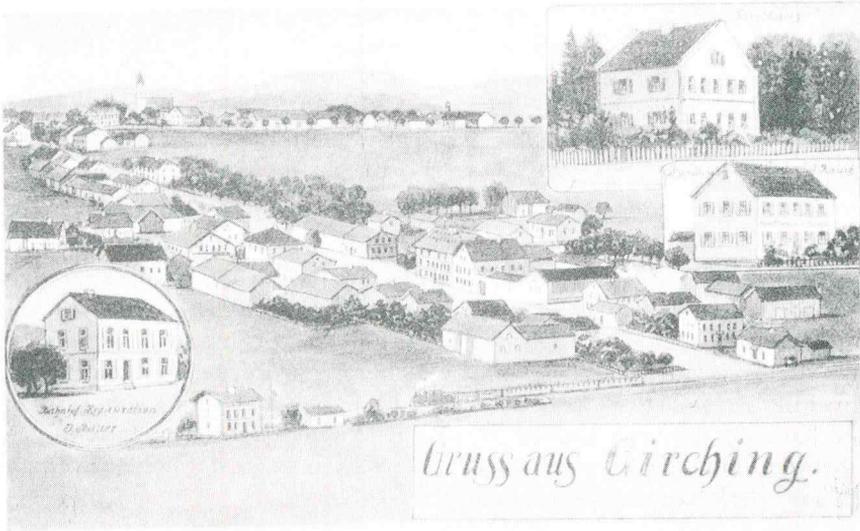
In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts brachte die Eisenbahn gerade für die ländlichen Gebiete revolutionäre Neuerungen, die für uns heute selbstverständlich sind. So waren bei der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn sämtliche mit Personal besetzten Bahnhöfe mit einem Telegraphennetz verbunden⁷⁶. Die Telegraphenleitungen liefen parallel neben der Eisenbahnstrecke. Erstmals waren die Ortschaften über ihren Bahnhof an ein Kommunikationsnetz angeschlossen, das einen zeitgleichen Nachrichtenaustausch zwischen kilometerweit entfernten Punkten ermöglichte. Über das bahneigene Telegraphennetz durften in Bayern auch Staatsdepeschen und – gegen Gebühr – sogar Privattelegramme übermittelt werden.

Die Königlich Bayerische Staatseisenbahn ließ – lange vor den Rundfunkanstalten – eine einheitliche Wettervorhersage erstellen und auf ihren Bahnhöfen veröffentlichen. Diese Wettervorhersage wurde am Streckentelephon durchgegeben und auf sämtlichen mit Personal besetzten Verkehrsstellen durch Anschlag bekanntgegeben. Sie war laut Dienstvorschrift „in großer, deutlicher Schrift mit Deutschen Buchstaben auf dem Formblatt D 85 niederzuschreiben und täglich, auch an Sonn- und Feiertagen, noch vor der Mittagszeit außen am Dienstgebäude öffentlich auszuhängen“⁷⁷.

Erst mit der Eisenbahn drang landesweit eine einheitliche Uhrzeit durch. Die Königlich Bayerische Staatseisenbahn war die erste Eisenbahnverwaltung in Deutschland, die am 1. April 1892 für ihren Bereich die mitteleuropäische Zeit (MEZ) einführte. Vorher galt im Königreich Bayern die „Münchner Ortszeit“, die der MEZ um 13 Minuten voraus war⁷⁸.

Es war klar, daß von diesen nicht nur wirtschaftlichen Vorteilen die Ortschaften Girching und Künzing profitierten. Der Bahnhof war zur Jahrhundertwende neben dem Kirchplatz und dem Wirtshaus der Ort, an dem die Landbevölkerung von den Reisenden „Neuigkeiten aus der Stadt“ erfuhr. Wie bei allen ande-

ren Ortschaften richteten die Künzinger den Lauf ihrer Kirchturmuhr und Schuluhr nach der bahnamtlich festgesetzten Uhrzeit. Von großem Wert waren für die hauptsächlich in der Landwirtschaft tätigen Menschen die Wettervorhersagen.



An dieser Stelle sei hier einmal eine gezeichnete Postkarte wiedergegeben. Sie stammt aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg und gibt uns den damaligen Stellenwert des Verkehrsmittels Eisenbahn wieder. So sind die Bahnanlagen auffällig in den Vordergrund gerückt. Die Bahnhofrestauration J. Bauer ist neben dem Forsthaus und der Handlung J. Rausch eigens herausgehoben. Bei dem Bahnwärterhaus mit Anbau, das sich am Bahnübergang vorne rechts befindet, handelt es sich um den Girchinger „Urbahnhof“.

Foto: Archiv Werner Friedenberger, Künzing

Die wesentlichste Veränderung für die Girchinger Bahnanlagen brachte der zweigleisige Ausbau der Hauptstrecke von Obertraubling nach Passau. Die Königlich Bayerische Staatseisenbahn erhielt mit Gesetz vom 3. März 1894 hierfür die Konzession. Um diese Zeit bekam Girching etwa 300 Meter in Richtung Plattling südlich vom Streckengleis ein schlichtes einstöckiges Empfangsgebäude ohne Zierrat. Zu dem nunmehr bei Streckenkilometer 31,49 (von Passau Hauptbahnhof aus gemessen) gelegenen Bahnhof gehörte auch ein Ladegleis an der Südseite. Am Empfangsgebäude war unmittelbar westlich eine Güterhalle mit einer Grundfläche von 10 Metern auf 15 Meter angebaut⁷⁹.

An der stark frequentierten Magistrale führten die Girchinger Bahnanlagen ein eher beschauliches Dasein als Unterwegsstation für Personenzüge. Schnell- oder Eilzüge haben hier nie gehalten.

An herausragenden Ereignissen sind die letzten Kriegstage des Zweiten Weltkriegs zu nennen. Durch die schweren Bombardements der Bahnhöfe Plattling und Passau sowie durch Brückenzerstörungen ruhte jeglicher Verkehr in der Zeit vom 16. April bis zum 27. Juli 1945. Zuvor hatte ein Tieffliegerangriff auf einen Reisezug zwischen Girching und Pleinting mehreren Reisenden das Leben gekostet⁸⁰.

Die Deutsche Bundesbahn, die am 7. September 1949 in Westdeutschland die Deutsche Reichsbahn ablöste, führte mit der Elektrifizierung den nächsten großen Modernisierungsschritt durch. Am 1. Juni 1959 verkehrten die ersten planmäßig mit E-Loks bespannten Züge zwischen Obertraubling und Passau.

Der Bahnhof Girching unterstand bis zum 30. Juni 1980 der Hauptdienststelle Osterhofen. Seit dem 1. Juli 1980 ist der Bahnhof dem Bereich des Bahnhofs Plattling zugeordnet.

Eine einschneidende Veränderung brachte der Beginn des Sommerfahrplans 1983 am 29. Mai 1983: Die Deutsche Bundesbahn strich die Personenzughalte in Girching, Langenisarhofen und Pleinting aus dem Fahrplan. Die Bahn zog damit die Konsequenz aus den immer defizitärer gewordenen Personennahverkehr. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß der Bahnhof Girching vom Ortszentrum Künzing mit einer Distanz von 1,2 Kilometer relativ weit entfernt liegt. Außerdem sind die langsam fahrenden Nahverkehrszüge der hohen Zugdichte auf dieser stark frequentierten Strecke im Wege.



Das Girchinger Empfangsgebäude führt heute ein unscheinbares Dasein an der zweigleisigen Hauptstrecke. Da seit 1983 keine Personenzüge mehr halten, hat der Bahnhof nur mehr die Funktion Blockstelle.

Foto: Bernhard Rückschloß, März 1994

Der Güterverkehr am Bahnhof Girching ging etwas länger. Wenngleich der Tarifpunkt Girching in der Güterabfertigung schon lange nicht mehr bestand und der Ladehallenanbau abgerissen war, wurden noch bis zur Saison 1984 Zuckerrüben auf der Schiene nach Plattling transportiert. Hierzu befand sich am Güterverladegeleis eine spezielle Verladeeinrichtung. Girching war auf dem Abschnitt Plattling – Pleinting der letzte Bahnhof, an dem noch Zuckerrüben verladen wurden.

Heute hat der ehemalige Bahnhof Girching nur mehr die Funktion einer Blockstelle. Ein Bahnbediensteter muß den Zügen das Signal für das Passieren des nächsten Streckenabschnittes (Streckenblock) geben. Zum Bahnhof Girching gehört auch noch einer der letzten schienengleichen Bahnübergänge auf der Strecke Obertraubling – Passau. Der „Bahnerer“ hat bei jeder Zugfahrt die Schranken nieder- und wieder hochzukurbeln. Das vertraute Gebimmel hallt dabei weit in die Ortschaft Girching.

Teil II: Auf der Secundärbahn von Plattling nach Deggendorf-Fischerdorf:

Der Bahnhof in Deggendorf-Fischerdorf und der Halteplatz Schiltorn:

Fährt man heute von der Donaubrücke kommend auf der Bundesstraße 11 durch den Ortsteil Fischerdorf, mündet als zweite Straße von links eine Sackgasse in die B 11 ein. Diese Straße trägt den Namen: „Alter Bahnhof“. Wer weiß schon, daß hier von 1866 bis 1877 der erste Deggendorfer Bahnhof in Betrieb war und daß die hier eingefahrenen Züge zuvor am Halteplatz Schiltorn anhalten mußten? Dieser Bahnhof wurde in dieser kurzen Betriebsdauer von drei verschiedenen Eigentümern betrieben.

1. Die Entstehung:

Bereits im April 1858 regte sich in Deggendorf das Eisenbahnfieber. Damals war in Niederbayern noch keine einzige Bahnlinie in Betrieb. Die Deggendorfer spekulierten auf eine Zweigbahn von der Hauptstrecke Geiselhöring – Passau her. Diese Hauptbahnstrecke hatte die „Königlich privilegierte Actiengesellschaft der Bayerischen Ostbahnen“ gerade zu bauen begonnen. Zuvor hatten sich die Deggendorfer vehement für eine Linienführung dieser Eisenbahn über das Gebiet links der Donau und somit durch das Vorwaldgebiet eingesetzt. Die Ostbahn wählte aber die kürzeste Linie zwischen Straubing und der Landesgrenze bei Passau, die sich noch dazu ohne besondere Brückenbauten verwirklichen ließ⁸¹. Deggendorf ging deshalb in Sachen Eisenbahnanschluß zunächst leer aus.

Das Eisenbahnfieber der Deggendorfer führte am 24. April 1858 zur Gründung

eines fünfköpfigen Eisenbahnkomitees, dem die Magistratsräte Crusilla und Pustet sowie die Gemeindebevollmächtigten Dellefant, Krauth und Schwaighofer angehörten⁸². Es lag auf der Hand, sich mittels einer Eingabe erneut an das Eisenbahnunternehmen in Ostbayern zu wenden, an die Ostbahn. Anhand einer heute interessanten Statistik aus dem Jahr 1857 stellte des Komitee in seiner Eingabe vom 10. Juni 1858 das zu erwartende Güteraufkommen in Deggendorf dar: „Einfuhr: 82700 Ztr. zu Wasser und 27550 Ztr. zu Land; Ausfuhr: 308990 Ztr. zu Wasser und 97300 Ztr. auf dem Landweg.“⁸³

Die Ostbahn antwortete am 3. Juli 1858 nur zögerlich und lehnte die Übernahme der Projektierungskosten ab. Die damals schon zähen Deggendorfer entschieden per Magistratsbeschluß vom 5. Mai 1860, die Projektierungskosten für eine Lokomotivbahn selbst zu tragen. Der Projektierungsauftrag hatte eine Variante mit Endpunkt in Deggendorf und eine Variante mit Endpunkt in Fischerdorf zu enthalten. Dieser Beschluß war die schnelle Reaktion auf eine Streckenbesichtigung durch den Direktor der Ostbahn, Paul von Denis, am Vortag den 4. Mai 1860. In der Zeit von Juli 1858 bis zum Mai 1860 änderten die Deggendorfer mehrmals bereits gültige Beschlüsse oder warfen bereits festgelegte Konzepte wieder um. Hierbei ging es um eine Pferde- oder Lokomotivbahn sowie um eine Endstation in Fischerdorf oder – über die Donaubrücke – in Deggendorf hin und her. Endgültige Klarheit in bezug auf eine Lokomotivbahn brachte erst der Besuch des Ostbahndirektors⁸⁴.

Wieder bewiesen die Deggendorfer Schnelligkeit, denn bereits am 24. Oktober 1860 präsentierte Bürgermeister Hermann Baumann seinem Magistrat die fertigen Pläne, die erst am Vortag vollendet worden waren. Danach beliefen sich die Kosten für den Bahnbau auf 550000 Gulden mit Endpunkt in Fischerdorf und 730000 Gulden mit Endpunkt in Deggendorf. Mit den fertigen Plänen begann wieder das Anrennen bei der Ostbahn und bei den zuständigen Ministerien in München. Die bereits bezahlte Planung sollte als Anreiz für ein Engagement der Ostbahn dienen.

Am 24. Februar 1861 kam eine herbe Enttäuschung. Die Ostbahn lehnte ab, da sie primär ihr Grundnetz aus Hauptbahnen fertigstellen und betreiben müsse. Der Deggendorfer Magistrat gab daraufhin auf und stellte in seiner Sitzung vom 18. Mai 1861 das Vorhaben so lange zurück, bis „von anderer Seite das Projekt neu aufgenommen wird“.

Wie „Stehaufmännchen“ reagierten Deggendorfer Privatleute mit Bürgermeister Baumann und trieben den Bahnbau unter eigener Trägerschaft voran. Hierzu gründeten sieben Deggendorfer Bürger eine privatrechtliche „Deggendorf-Plattlinger Eisenbahn Actiengesellschaft“. Mitinitiatoren waren neben dem Bürgermeister der Brauereibesitzer und Papierfabrikant Josef Kandler, der Kaufmann Johann Nepomuk Krauth, der Brauereibesitzer Josef Platiel, der Geschäftsbesitzer und Buchbinder Vinzenz Pustet und die Kaufleute Mathias Dellefant und Bartolomä Crusilla⁸⁵.

Die „Deggendorf-Plattlinger Eisenbahn Actiengesellschaft“ fing wieder bei Null an. Am 9. September 1863 erteilte das Königlich Bayerische Ministerium des Handels und der öffentliche Arbeiten die Konzession erst einmal zur Projektierung einer Eisenbahn, die aus Kostengründen mit Pferdekraft laufen und in Fischerdorf enden sollte. Mit Blick auf den erfolgreichen Bahnbetrieb in Plattling baten die Deggendorfer am 14. Mai 1864 um eine Konzessionsänderung hin auf eine „Locomotivbahn“⁸⁶.

Der Nervenkrieg dauerte weiterhin an. Im Verfahren zur Konzessionsänderung riet die Oberste Baubehörde wegen Hochwassers vom Eisenbahnbau mit Endpunkt in Fischerdorf ab. Die Deggendorfer räumten diese Bedenken mit dem Argument aus dem Weg, daß sie bei Überflutungen Landführungswege einsetzen könnten.

Endlich erhielt die „Deggendorf-Plattlinger Eisenbahn Actiengesellschaft“ am 18. Februar 1865 die Konzession zum Bau der angestrebten Zweigbahn. Diese Konzession war auf ein Jahr befristet. In einem weiteren Kraftakt mußte die Actiengesellschaft innerhalb dieser Befristung das gesamte Grundkapital von 300 000 Gulden aufbringen. Dies war eine Voraussetzung für den Baubeginn⁸⁷. Der Eisenbahnbau kostete schließlich insgesamt 280 000 Gulden⁸⁸.

Im Februar 1866 war die Bahnlinie von Plattling nach Fischerdorf, die erste Nebenbahn Süddeutschlands, fertiggestellt. Der Bau selbst bereitete keinerlei technische Probleme. Brücken, Einschnitte usw. waren in der Ebene nicht erforderlich.

2. Die Eröffnung und der Betrieb:

Nach langem Kampf und zahlreichen Rückschlägen konnten am 8. März 1866 die Deggendorfer die Eröffnung **ihrer** Eisenbahn feiern. Stadtpfarrer Geistlicher Rat Dr. Samberger erteilte hierzu den kirchlichen Segen. An diesem Festtag durfte das Volk einmal gratis hin und zurück fahren. Die Festgäste dagegen schmauseten im Gasthof Pustet und vergnügten sich beim abendlichen Festbankett im Gasthof „Zum Schwarzen Adler“⁸⁹.

Die ersten öffentlichen Züge verkehrten bereits ab dem 1. März 1866⁹⁰. Die „Deggendorf-Plattlinger Eisenbahn Actiengesellschaft“ hatte zwei für damalige Verhältnisse sehr leichte Lokomotiven unter Dampf. Die beiden zweiachsigen Tenderlokomotiven wogen nur 11,55 Tonnen. Sie trugen die Namen „Deggendorf“ und „Bayer. Wald“ und stammten aus der Lokomotivfabrik J. A. Maffei in München. Der Bahn gehörten außerdem noch vier Personenwaggons. Die Güterwaggons stellte die Ostbahn.

Ausgangspunkt der Bahn war der alte Bahnhof Plattling, dessen Empfangsgebäude nördlich der B 11-Unterführung der Hauptbahn Passau – Obertraubling, auf der Stadtseite, lag. Die Deutsche Bundesbahn riß den alten Bahnhof Plattling im Jahr 1977 ab (s. o.). Weiter ging die Fahrt über den Halteplatz Schil-

torn nach Fischerdorf, wo nach 1,1 Deutschen Meilen, entsprechend 8,5 Kilometern, Endstation war. In Fischerdorf errichtete die „Deggendorf-Plattlinger Eisenbahn Actiengesellschaft“ ein einstöckiges Empfangsgebäude und einen Güterschuppen. Der Güterschuppen stand bis etwa 1980 und mußte Wohnhausneubauten weichen. Das Fischerdorfer Empfangsgebäude, das auch eine Bahnhofsrestauration beherbergte⁹¹, ist als einziges Bauwerk der ehemaligen Privatbahn heute noch vorhanden. Der Halteplatz Schiltorn dürfte allenfalls aus einem behelfsmäßigen Unterstand bestanden haben. Spuren von diesem Halteplatz sind heute auf dem freien Feld nicht mehr erkennbar.



Dieses Wohngebäude am Ende der Straße „Alter Bahnhof“ in Deggendorf-Fischerdorf ist das ehemalige Bahnhofsgebäude des ersten Deggendorfer Bahnhofs. In ihm war auch die Bahnhofsrestauration untergebracht.
Foto: Bernhard Rückschloß, März 1993

In der Endstation Fischerdorf war auch eine Lokremise mit einer Werkstätte. Dies geht aus einem umfangreichen Schriftverkehr mit der Ostbahn wegen der Ähnlichkeit der Bahnuniformen hervor. Erst das Königliche Ministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten schlichtete die Meinungsverschiedenheit mit Erlaß vom 23. März 1866⁹². Hierin heißt es, daß eine Uniformverwechslung im Bahnhof Plattling ausgeschlossen sei, da von der Deggendorf-Plattlinger Eisenbahn A.G. nur der Zugführer und das Maschinenpersonal, das die Lok nicht verlassen durfte, anwesend seien. Das ständig diensthabende Personal in



Das ehemalige Fischerdorfer Empfangsgebäude von der einstigen Gleisseite her. Dahinter steht in derselben Flucht die ehemalige Güterhalle der „Krautbahn“. Die Aufnahme entstand in den sechziger Jahren. Foto: Der Landkreis Deggendorf – ein Heimatbuch 1969; dort ohne Quellenangabe; Repro: Norbert Neuhofer.

den Werkstätten und in der Betriebsleitung hatte demnach seinen Arbeitsplatz in Fischerdorf.

Im Jahr 1867 fuhren in jede Richtung werktäglich vier gemischte Züge. Hierzu benötigte der Zug 24 Minuten, was einer Reisegeschwindigkeit von 21 Kilometer pro Stunde entsprach. Viele Deggendorfer erlebten am Fischerdorfer „Peron“ zum ersten Mal die rauchende und fauchende Eisenbahn. Für eine einfache Fahrt mußte der Fahrgast in der III. Classe 35 Marktpfennige und in der II. Classe 50 Marktpfennige am „Billetschalter“ zahlen.

Der Volksmund gab der ländlichen Bahn schnell den Namen „Krautbahn“. Dies



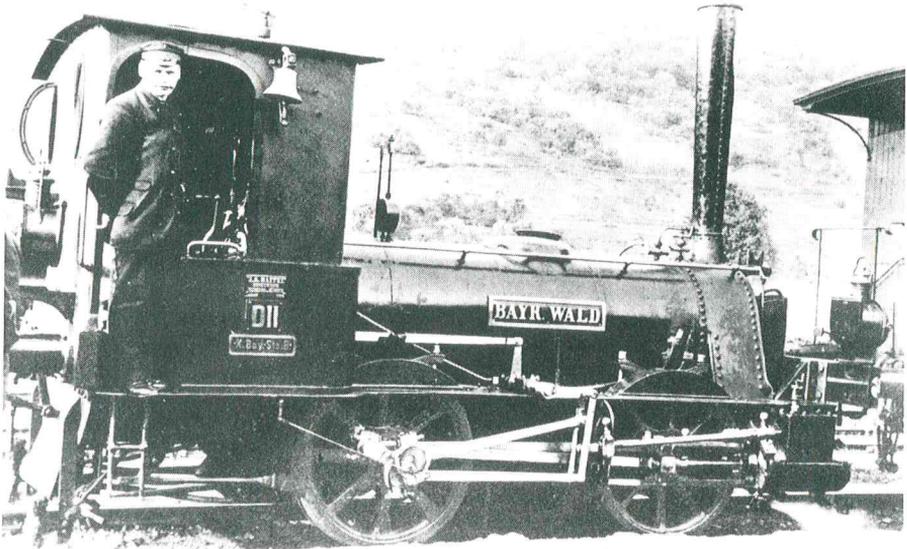
Die ehemalige Güterhalle der „Krautbahn“ mußte Anfang der achtziger Jahre Wohnhausneubauten weichen.
Foto: Bernhard Rückschloß, Februar 1978

hatte den Hauptgrund in den herbstlichen Krauttransporten nach München.

Im März 1868 verlängerte die Bahngesellschaft das Gleis um 525 Meter bis zur Donaulände⁹³. Im Jahr 1872 verhandelte ein österreichisches Konsortium wegen eines Ankaufs. Die Ostbahn, die einer Konkurrenz auf ihrem Gebiet entgegengetreten wollte, erwarb mit Kaufvertrag vom 6. September 1872 die gesamte Nebenbahn um 273 000 Gulden⁹⁴. Nach sechseinhalb Betriebsjahren hörte die Existenz der „Deggendorf-Plattlinger Eisenbahn Actiengesellschaft“ auf. Den Betrieb wickelte aus Kostengründen seit dem 3. Juli 1867 ohnehin die Ostbahn ab⁹⁵. Als dritter Eigentümer übernahm ab dem 1. Januar 1875 die Königlich Bayerische Staatseisenbahn die „Krautbahn“.

Die Eröffnung der „Waldbahn“ am 16. September 1877 brachte das Ende der Nebenbahn von Plattling nach Deggendorf. Eine Weiterführung der „Krautbahn“ als Hauptbahn in den Bayerischen Wald waren die beengten Verhältnisse am Donauübergang und im Deggendorfer Stadtgebiet im Wege. Die Bahnbauer errichteten westlich des Stadtgebiets, auf dem Gebiet der ehemaligen Gemeinde Schaching, einen neuen, großzügigen Durchgangsbahnhof. Die „Krautbahn“ spielte in zweifacher Hinsicht eine Vorreiterrolle: Sie war die erste Nebenbahn in Süddeutschland, die sowohl in Betrieb genommen als auch eingestellt wurde.

Von den Bahnanlagen der einstmaligen „Deggendorf-Plattlinger Eisenbahn



Die zwei Dampflokomotiven der „Deggendorf-Plattlinger Eisenbahn Actiengesellschaft“ waren die ersten Tenderlokomotiven in Bayern. Mit einer Länge über Puffer von 5,82 Meter stellten sie die kleinsten Bayerischen Normalspurdampflok dar. Nach dem Ende der „Krautbahn“ waren beide Lokomotiven als „D II Ostbahn“ bis 1895 bei der Königlich Bayer. Staatsbahn im Einsatz. Zum Ende ihrer Dienstzeit entstand diese Aufnahme der Dampflokomotive „Bayer. Wald“, die die Lokfabrik J. A. Maffei im Jahr 1866 unter der Fabrik-Nr. 576 gebaut hat.

Foto: Archiv Carl Bellingroth †, Wuppertal-Barmen

Actiengesellschaft“ steht nur noch das Fischerdorfer Empfangsgebäude. Die Eisenbahnstrecke war in den Jahren 1865 und 1866 mit so geringen Mitteln verlegt worden, daß heute in der Landschaft davon nichts mehr erkennbar ist. So kann die Luftbildarchäologie wohl zweitausendjährige Keltenschanzen erkennbar machen; den Verlauf der „Krautbahn“ kann sie nicht mehr aufzeigen.

ANMERKUNGEN:

- ¹ Karl Böhm: 125 Jahre Eisenbahn München – Landshut – Donau, Seite 11.
- ² Walther Zeitler: Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Seite 20.
- ³ Artikel 3 des Staatsvertrages vom 21. Juni 1851 zwischen dem Königreich Bayern und Österreich „betreffend; der Herstellung einer unmittelbaren Verbindung zwischen den beiderseitigen Eisenbahnen“, Walther Zeitler: Eisenbahnen in Niederbayern, Seite 12.
- ⁴ Damalige Schreibweise: privilegierte; im weiteren Text nur noch als Ostbahn aufgeführt.
- ⁵ Plattlinger Anzeiger, Ausgabe vom 5. April 1994, Einwohnerzahl des „Königlichen Marktes“ Plattling im Jahr 1853: 1478.
- ⁶ Plattlinger Anzeiger, Ausgabe vom 30. Januar 1993 „Aus landwirtschaftlichen Anfängen zur Eisenbahnerstadt“. Bericht über einen Vortragsabend von Dr. Herbert Wurster.

- ⁷ Walther Zeitler: Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Seite 56.
- ⁸ Amtliche Flurkarten.
- ⁹ Landkreisbuch Deggendorf 1969, Seite 215, Beitrag von Walther Zeitler: „Eisenbahnen im Landkreis Deggendorf“; beispielhaft: Deggendorfer Zeitung, Ausgabe vom 27. Oktober 1977; Plattlinger Anzeiger, Ausgabe vom 5. April 1994.
- ¹⁰ Walther Zeitler: Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Seite 108.
- ¹¹ Secundärbahn = zweitrangige Bahn; gleichbedeutend mit Nebenbahn.
- ¹² Im damaligen Fahrplan bedeuteten Uhrzeiten, bei denen die Minuten unterstrichen sind „Nacht-fahrplan“, zum Beispiel 10.00 ist heute 22.00; Walther Zeitler: Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Seite 111;.
- ¹³ Courierzug war die damalige Bezeichnung für Schnellzug.
- ¹⁴ Manfred Bräunlein: Von der Ostbahnstrecke zur S-Bahnlinie, Seite 31, Fahrplan aus dem Jahr 1873.
- ¹⁵ Damalige amtliche Bezeichnungen: „Landau“ statt „Landau an der Isar“; „Mühlldorf“ statt „Mühlldorf am Inn“.
- ¹⁶ Eröffnung des Reststücks von Ludwigsthal nach Bayerisch Eisenstein erst am 15. November 1877.
- ¹⁷ Walther Zeitler: Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Seite 127.
- ¹⁸ Dienstzimmer für den „jourhabenden“ Beamten gleichbedeutend mit Fahrdienstleiterzimmer.
- ¹⁹ Raumaufteilung im I. und II. Stockwerk bezogen auf den Zeitraum 1935 bis 1945 nach den übereinstimmenden mündlichen Angaben vom ehem. Bahnhofsvorsteher des Bahnhofs Plattling, Herrn Ludwig Börner, und vom ehem. Lokleiter des Bahnbetriebswerks Plattling, Herrn Alfred Zettl.
- ²⁰ Walther Zeitler: Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Seite 127.
- ²¹ Landkreisbuch Deggendorf 1969, Seite 195, die Eingemeindung von Teilen der Gemeinden Otzing und Pankofen dürfte für diesen Einwohnerzuwachs weniger ausschlaggebend sein.
- ²² „Wechsel“ ist die ursprüngliche Bezeichnung für Weiche.
- ²³ Die Durchmesserangabe der Drehscheibe bezieht sich auf den Zeitraum um 1940.
- ²⁴ Nach den mündlichen Angaben von Herrn Karl Zellner, Plattling, anhand eines von Herrn Otto Matl †, ehemals Technischer Hauptsekretär im Bahnbetriebswerk Plattling, anfangs der vierziger Jahre erstellten Gleisplans; heute Archiv Historischer Eisenbahnverein Plattling e. V.
- ²⁵ Die Personaleinteilung und Raumeinteilung bezogen auf den Zeitraum 1955 bis 1975 nach den übereinstimmenden mündlichen Angaben vom ehem. Bahnhofsvorsteher des Bahnhofs Plattling, Herrn Ludwig Börner, und vom ehem. Bediensteten des Betriebsamtes Plattling und ehem. Bahnhofsvorsteher des Bahnhofs Plattling, Herrn Robert Negele.
- ²⁶ Ulrich Mang: „850 Jahre Geschichte des Postamtes Plattling“, 1987.
- ²⁷ Fortlaufende Chronik des Bahnhofes Plattling, begonnen durch Herrn Bahnhofsvorsteher Rudolf Kralik und fortgesetzt durch Herrn Bahnhofsvorsteher des Bahnhofs Plattling, Ludwig Börner.
- ²⁸ Nach den mündlichen Angaben vom ehem. Lokleiter des Bahnbetriebswerks Plattling, Herrn Alfred Zettl.
- ²⁹ Nach den mündlichen Angaben vom ehem. Bediensteten des Betriebsamtes Plattling und ehem. Bahnhofsvorstandes des Bahnhofs Plattling, Herrn Robert Negele.
- ³⁰ Landkreisbuch Deggendorf 1969, Seite 160.
- ³¹ Walther Zeitler: Die Eisenbahn im Bayerischen Wald, Seite 199.
- ³² Walther Zeitler: Die Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Seite 288.
- ³³ Walther Zeitler: Die Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Seite 294.
- ³⁴ Walther Zeitler: Die Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Seite 296.
- ³⁵ Walther Zeitler: Die Eisenbahn im Bayerischen Wald, Seiten 199 und 201.
- ³⁶ Walther Zeitler: Die Eisenbahn im Bayerischen Wald, Seiten 201 und 197.
- ^{36a} Vgl. den Beitrag von Johannes Molitor im nächsten Heft.
- ³⁷ Deggendorfer Zeitung, Ausgabe vom 11. April 1975, Bericht anlässlich des 30. Jahrestages der Bombardierung.

- ³⁸ Walther Zeitler: Die Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Seite 291.
- ³⁹ Walther Zeitler: Die Eisenbahn im Bayerischen Wald, Seite 199.
- ⁴⁰ Walther Zeitler: Die Eisenbahn im Bayerischen Wald, Seite 199.
- ⁴¹ Walther Zeitler: Die Eisenbahn im Bayerischen Wald, Seite 203.
- ⁴² Plattlinger Anzeiger, Ausgabe vom 9. April 1994.
- ⁴³ Walther Zeitler: Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Seite 283.
- ⁴⁴ Plattlinger Zeitung, Ausgabe vom 29. Dezember 1962.
- ⁴⁵ Nach einem Ausbau von Gleis 7 in den siebziger Jahren wurde wegen der Fahrstraßen-, Signal- und Weichennummerierungen in den Stellwerken diese Zählung beibehalten.
- ⁴⁶ Landkreisbuch Deggendorf 1969, Seite 162/163.
- ⁴⁷ Plattlinger Zeitung, Ausgabe vom 28. Dezember 1968.
- ⁴⁸ Plattlinger Zeitung, Ausgabe vom 26. September 1975.
- ⁴⁹ Nach den mündlichen Angaben vom ehem. Bediensteten des Plattlinger Betriebsamtes und ehem. Bahnhofsvorsteher des Bahnhofs Plattling, Herrn Robert Negele.
- ⁵⁰ Plattlinger Zeitung, Ausgabe vom 18. Januar 1975.
- ⁵¹ Walther Zeitler: Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Seite 291.
- ⁵² Laut mündlicher und schriftlicher Auskunft des ehem. Bahnhofsvorstehers des Bahnhofs Osterhofen, Herrn Karl Frigo.
- ⁵³ Zeitschrift: Eisenbahn-Kurier, Heft Nr. 47; März/April 1974.
- ⁵⁴ Mitteilungsblatt des Historischen Eisenbahnvereins Plattling e.V. „Die 64 er“, Ausgabe 1/1993, Seite 7.
- ⁵⁵ Plattlinger Anzeiger, Ausgabe vom 5. Juli 1966.
- ⁵⁶ Laut Grundrißplan von 1880 ist „Vorplatz“ gleichbedeutend mit Flur, Hausgang.
- ⁵⁷ Die heute allgemein bezeichnete Haltestelle, ein Bahnsteig auf freier Strecke mit Unterstand, hatte damals die amtliche Bezeichnung „Halteplatz“; Walther Zeitler: Die Eisenbahn im Bayerischen Wald, Seite 193.
- ⁵⁸ Walther Zeitler: Die Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Seite 353.
- ⁵⁹ Plattlinger Zeitung, Ausgabe vom 11. 10. 1961.
- ⁶⁰ Plattlinger Zeitung, Ausgabe vom 16. 8. 1958.
- ⁶¹ Siehe beiliegender Lageplan aus dem Jahr 1880.
- ⁶² Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens, I. Band, herausgegeben von Dr. Victor Röhl, Wien 1890, Seite 1985.
- ⁶³ Plattlinger Zeitung, Ausgabe vom 24. 10. 1961.
- ⁶⁴ Mündliche Auskunft vom ehemaligen Bahnhofsvorsteher des Bahnhofs Osterhofen, Karl Frigo, und Walther Zeitler: Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Seite 344.
- ⁶⁵ Walther Zeitler: Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Seite 107.
- ⁶⁶ Amtlicher Gleisplan aus dem Jahr 1914; aufgeführter Drehscheibendurchmesser nach der Kartenbeilage; in den späteren Jahren wurde der Durchmesser auf den gegenwärtigen Stand von 6,50 Metern erweitert.
- ⁶⁷ Laut mündlicher Auskunft des ehem. Bahnhofsvorstehers des Bahnhofs Osterhofen, Herrn Karl Frigo.
- ⁶⁸ Laut mündlicher Auskunft des ehem. Bahnhofsvorstehers des Bahnhofs Osterhofen, Herrn Karl Frigo.
- ⁶⁹ Angaben über die Bahnmeisterei laut mündlicher und schriftlicher Auskunft des ehem. Bahnhofsvorstehers des Bahnhofs Osterhofen, Herrn Karl Frigo.
- ⁷⁰ Laut mündlicher Auskunft des ehem. Bahnhofsvorstehers des Bahnhofs Osterhofen, Herrn Karl Frigo.
- ⁷¹ Zeitschrift Lokmagazin: Heft 6/1973 Nr. 63, Seite 469.
- ⁷² Personalausstattung laut mündlicher Auskunft des ehem. Bahnhofsvorstehers des Bahnhofs Osterhofen, Herrn Karl Frigo.
- ⁷³ Angaben über Bahnmeisterei laut mündlicher und schriftlicher Auskunft des ehem. Bahnhofsvorstehers des Bahnhofs Osterhofen, Herrn Karl Frigo.

- ⁷⁴ Angaben über Güterfrachtaufkommen laut mündlicher und schriftlicher Auskunft des ehem. Bahnhofsvorstehers des Bahnhofs Osterhofen, Herrn Karl Frigo.
- ⁷⁵ Manfred Bräunlein: Von der Ostbahnstrecke zur S-Bahnstrecke, Seite 31, Fahrplan aus dem Jahr 1873; beiliegender Lageplan aus dem Jahr 1880.
- ⁷⁶ Robert Zintl: Fahrt frei – Bayerische Signale und Stellwerke, Seite 135.
- ⁷⁷ Robert Zintl: Bayerische Nebenbahnen, Seite 116.
- ⁷⁸ Walther Zeitler: Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Seite 342.
- ⁷⁹ Nach der mündlichen Auskunft des ehem. Bahnhofsvorstehers des Bahnhofs Osterhofen, Herrn Karl Frigo.
- ⁸⁰ Walther Zeitler: Die Eisenbahn im Bayerischen Wald, Seite 198.
- ⁸¹ Walther Zeitler: Die Eisenbahn im Bayerischen Wald, Seite 29.
- ⁸² Walther Zeitler: Die Eisenbahn im Bayerischen Wald, Seite 30.
- ⁸³ Werner Macht, Igor Ernst, Markus Stelzl: Reise nach Terra Incognita – Schülerwettbewerb Deutsche Geschichte um den Preis des Bundespräsidenten, 1991, Seite 7.
- ⁸⁴ Walther Zeitler: Die Eisenbahn im Bayerischen Wald, Seite 31.
- ⁸⁵ Landkreisbuch Deggendorf 1969, Seite 214.
- ⁸⁶ Walther Zeitler: Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Seite 107.
- ⁸⁷ Walther Zeitler: Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Seite 108.
- ⁸⁸ Walther Zeitler: Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Seite 108.
- ⁸⁹ Walther Zeitler: Die Eisenbahn im Bayerischen Wald, Seite 33.
- ⁹⁰ Landkreisbuch Deggendorf 1969, Seite 215.
- ⁹¹ Walther Zeitler: Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz; Seite 108.
- ⁹² Walther Zeitler: Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Seite 109.
- ⁹³ Walther Zeitler: Die Eisenbahn im Bayerischen Wald, Seite 33.
- ⁹⁴ Walther Zeitler: Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Seite 112.
- ⁹⁵ Landkreisbuch Deggendorf 1969, Seite 215.

LITERATURVERZEICHNIS:

1. Karl Böhm: 125 Jahre Eisenbahn München – Landshut – Donau – Zur Geschichte der „Königlich privilegierten Actiengesellschaft der Bayerischen Ostbahnen“ in Niederbayern (1856 – 1875), Festschrift zu den Tagen der Deutschen Bundesbahn in Geiselhöring und Neufahrn in Niederbayern am 27. und 28. Oktober 1984.
2. Manfred Bräunlein: Von der Ostbahnstrecke zur S-Bahn-Linie (Lauf a. d. Pegnitz 1987).
3. Der Landkreis Deggendorf – ein Heimatbuch, Herausgeber: Landkreis Deggendorf (Landau a. d. Isar 1969).
4. Horst Weigelt: Bayerische Eisenbahnen – Vom Saumpfad zum Intercity (Stuttgart 1982).
5. Walther Zeitler: Die Eisenbahnen im Bayerischen Wald (Grafenau 1970).
6. Walther Zeitler: Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, 1. Aufl. (Weiden 1985).
7. Robert Zintl: Fahrt frei – Bayerische Signale und Stellwerke (Stuttgart).
8. Robert Zintl: Bayerische Nebenbahnen (Stuttgart 1977).