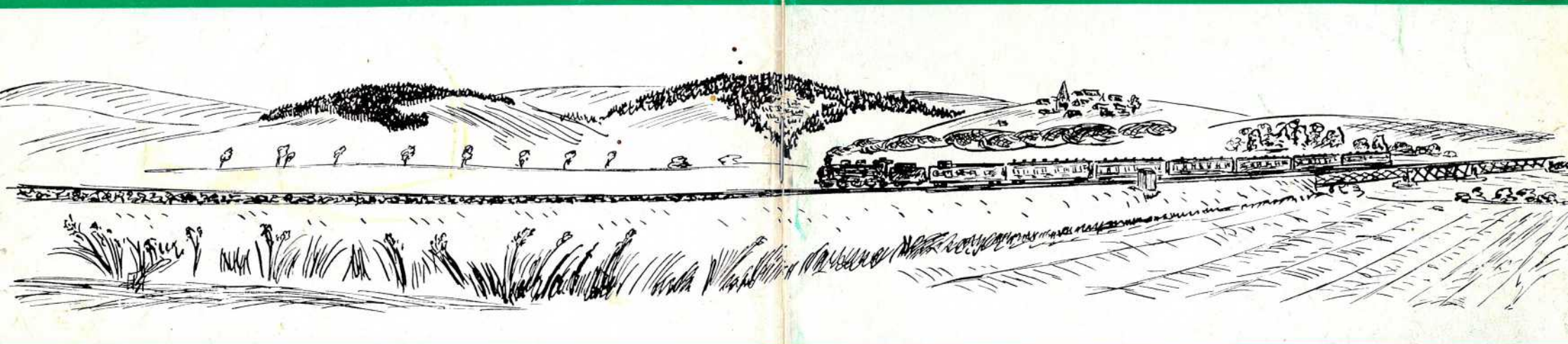


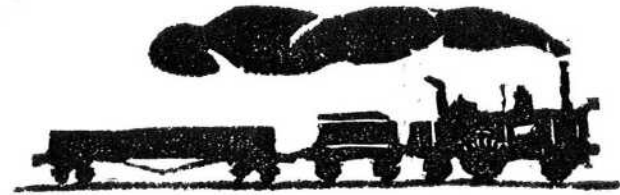
1874

100 Jahre Donautalbahn

1974



Dampf - Öl, ein Schienenstrang



Die 100jährige Geschichte
der unteren
Donautalbahn

VON

HANS STARK JUN.



Abensberg, den 1. Juni 1974

Vorwort

Diese Schrift handelt von der Geschichte und dem Betrieb der unteren Donautalbahn. Vor 100 Jahren gab es in unserem Bezirke Männer, die sich mit ihrer ganzen Kraft für die Planung und den Bau dieser Strecke einsetzten. Es gab Männer, die auf dieser Bahn arbeiteten und sie mit Leben erfüllten und es gibt auch heute, nicht wenige Menschen, die dafür sorgen, daß die untere Donautalbahn zu den modernsten Strecken der Deutschen Bundesbahn gehört.

Gewidmet ist diese Schrift all den vielen hundert Namenlosen und den Wenigen, die dem Chronisten namentlich bekannt sind und all den vielen Eisenbahnern, die zur Stunde ihre Pflicht erfüllen, um Menschen und wichtige Wirtschaftsgüter unseres Volkes sicher an das Ziel zu bringen. Einen Zeitraum von hundert Jahren umfassend, mögen dafür einige Namen stehen:

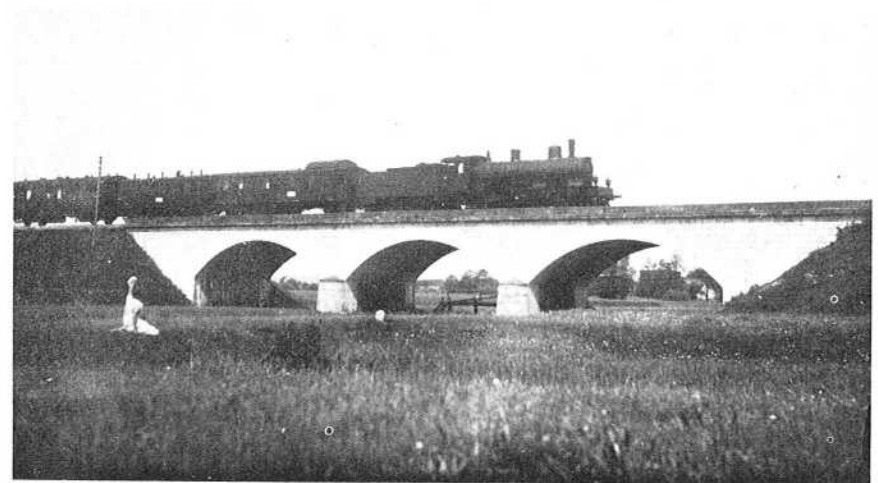
Karl von Dyck, Baudirektor – Entwürfe der Bauten

Wilhelm Haag, Sekondlieutenant der kgl. bayerischen Eisenbahnkompagnie.

Nikolaus Stark sen., Bürgermeister der Stadt Abensberg – Initiator der Streckenführung über Abensberg.

Karl Herbert, Oberexpeditor – Bahnhofsvorstand in Abensberg 1874–1894.

Werner Schäffler, Wilhelm Jentzsch Oberlokführer der Diesellok 216–241–2 die am 2. August 1972 bei einem unverschuldeten Unfall auf ihrer Lok bei Münchsmünster den Tod fanden.



Eine bayerische Schnellzugslokomotive C V Baureihe 17^a
auf der Abensbrücke 1922



Empfang des ersten Zuges am 1. Juni 1874



Kurz vor der Abfahrt nach Regensburg 1880

Die kgl. bayerischen Staatseisenbahnen

die Zeit der grünen Dampfzösser

Die Verkehrssituation Bayerns bis zum Jahre 1874,
insbesondere des Donauraumes

Am 1. Juni 1874 dampfte mit rußigen Rauchsclouden zum ersten Mal ein Zug über die Strecke Ingolstadt–Regensburg. Städte und Dörfen im ganzen Einzugsgebiet der Donau wurden dadurch dem kgl. bayerischen Eisenbahnnetz angeschlossen. Es mußte wirklich viel Wasser der Donau hinunterschießen bis diese Strecke in ihrer jetzigen Führung gebaut wurde. Eine Fülle von Petitionen und Eingaben, für und wider die eine oder die andere Linienführung gingen an den König und die Abgeordnetenversammlung. Neben dem erwarteten wirtschaftlichen Erfolg brachte die Eisenbahn einen Hauch von Romantik und die Sehnsucht nach weiter Ferne unseren Großeltern und Urgroßeltern näher. Erst die Eisenbahn ermöglichte den raschen Anschluß an die weite Welt. In uns Kindern des 20. Jahrhunderts, die gewöhnt sind, in 8 Stunden eine Entfernung von Frankfurt nach New York zu überbrücken, spukt eine Vorstellung über die alte Eisenbahn; gleichzusetzen mit Bimmelbahn, Schienengeratter oder gar „Blumenpflücken während der Fahrt erlaubt“. Keinesfalls! 1874 war die kgl. bayerische Staatsbahn das modernste und epochenmachende Verkehrsmittel des Jahrhunderts. Und in der damaligen Zeitersparnis durchaus mit einem modernen Düsenjet zu vergleichen. Vor dem Bestehen einer Eisenbahn, wenn man die Ludwigsbahn als erste, größere zusammenhängende Strecke ansieht, also bis etwa 1853, benötigten unsere Vorfahren zu einer Reise mit der Postkutsche von

Abensberg bis Ingolstadt	4 1/2 Stunden
Abensberg bis Regensburg	4 1/2 Stunden
Abensberg bis München	13 1/2 Stunden
Abensberg bis Nürnberg	13 1/2 Stunden
Abensberg bis Berlin	71 3/4 Stunden

Dies sind alles reine Fahrzeiten, also ohne Aufenthalte für Pferdewechsel und Zusteigen. Diese Angaben wurden einem alten Postkutschenatlas von 1835 entnommen. In welchem Zustand man am Zielort ankam, kann man sich heute wohl am besten beim Betrachten eines Westernfilms in etwa vor Augen führen.

Neben dem Postkutschenverkehr ist besonders auch im Donauraum der Schiffsverkehr erwähnenswert. Wöchentlich gingen von Ulm–Lauingen, Donauwörth, Ingolstadt, die sogenannten Ulmer Schachteln bis Regensburg–Linz. Ab 1837 verdrängte die Donaudampfschiffahrt die Ulmer Schachteln. Ab 1838 bestand eine regelmäßige Dampfverbindung von Donauwörth bis Regensburg. Durch die Eisenbahn verdrängt, wurde sie 1874 eingestellt.

Am 7. Dezember 1835 wurde die Nürnberg–Fürther Ludwigsbahn als erste deutsche Eisenbahn eröffnet. Bis zu ihrer Stilllegung im Jahre 1922 war sie jedoch eine Privatbahn. Bis auf wenige Ausnahmen, war die bayerische Regierung, vor allem König Ludwig I., dem neuen Verkehrsmittel nicht sonderlich gewogen. Mit ganzen 200 Gulden beteiligte er sich an der Gesellschaft, die seinen Namen trug.

Im Jahre 1839 wurde das erste Teilstück der „München-Augsburger-Eisenbahn“ von München bis Lochhausen eröffnet. Die ganze Strecke wurde am 4. 10. 1840 in Betrieb genommen. Auch diese Bahn war eine Privatbahn.

Erst jetzt nahm sich der bayerische Staat des Bahnbaues an. Es wurde eine großzügige Nord-Süd Linie von Lindau bis Hof geplant. Die „Ludwig-Nord-Süd-Bahn“. Das erste Teilstück Nürnberg-Bamberg wurde am 25. 8. 1844 als erste bayrische Staatsbahnstrecke eröffnet. Im Oktober 1853 war das Werk vollendet. Wegen der damaligen Geländeschwierigkeiten mußte man zwischen Donauwörth und Nürnberg den Umweg über Nördlingen-Gunzenhausen-Rheinfeld wählen. Für die erste Steilrampe der Welt 1:40, die „Schiefe Ebene“ bei Wirsberg mußten eigene Lokomotiven beschafft werden. Die CI als Remorquer (Schlepper) bezeichnet, konnte in ihrem, dem Kessel aufgesetzten Ballastkasten Wasser oder Sand aufnehmen.

Als zweite große Staatsbahnlinie folgte in den Jahren 1852–54 die „Ludwigs-Westbahn“ von Bamberg über Schweinfurt Würzburg nach Aschaffenburg. Sie ermöglichte den Anschluß an das westdeutsche Eisenbahnnetz. Als nächste wichtige Ost-West-Verbindung entstand die „Maximilianbahn“ Ulm-München-Salzburg. Ulm-Augsburg wurde bereits 1854 in Betrieb genommen. Erst nach Abschluß eines neuen Staatsvertrages mit Österreich im Jahre 1856 konnte der Bahnbau fortgesetzt werden. Die Strecke München-Rosenheim-Kufstein wurde 1858 vollendet, die Verbindung nach Salzburg 1860 hergestellt.

Ab 1850 wurde jedoch plötzlich der Staatsbahngedanke verlassen und man überließ den Bahnbau privaten Initiativen. Ein Stimmungsumschwung in der öffentlichen Meinung und die Stimmung in der Landesvertretung trug dafür die Verantwortung. Die in dieser Zeit, bis 1865, gebauten Strecken wurden vom Staat als Pachtstrecken betrieben. Die Erschließung des ostbayerischen Raumes überließ man der 1856 gebildeten privaten Ostbahngesellschaft. Ab 1860 setzte jedoch wieder eine stürmische Entwicklung des Bahnbaues ein, und innerhalb zweier Jahrzehnte wurde im wesentlichen das Hauptbahnnetz vervollständigt.

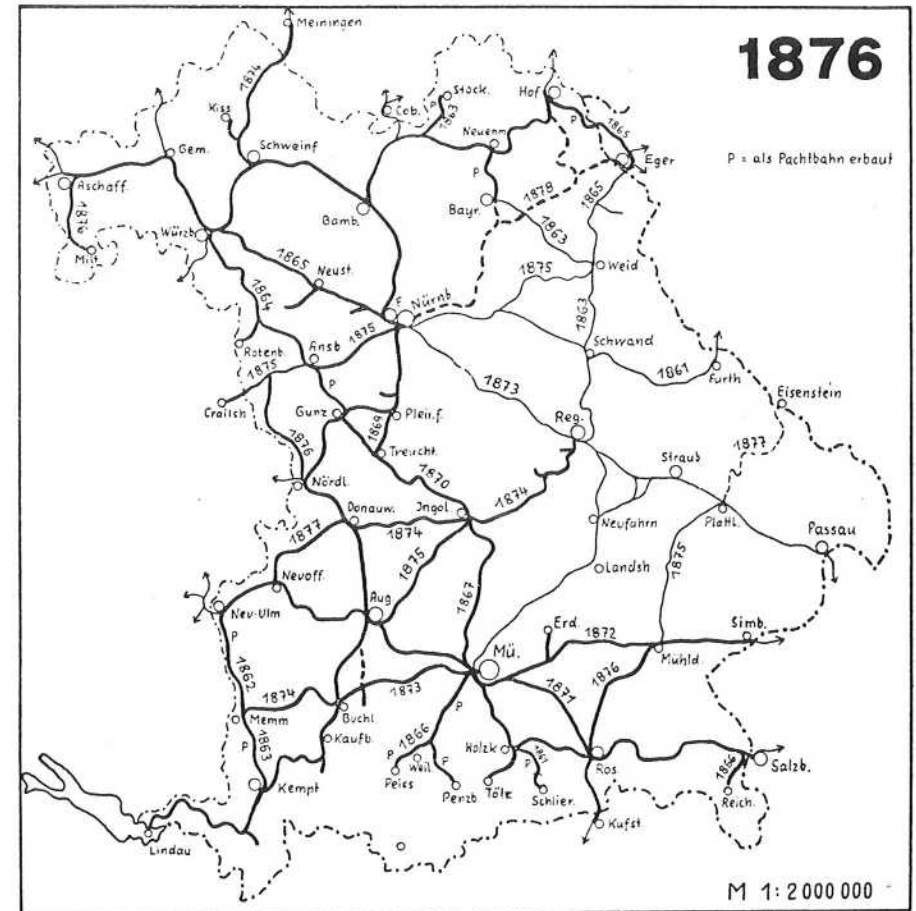
Die Stadt Regensburg erhielt im Jahre 1859 ihren ersten Bahnanschluß Regensburg-Geiselhöring. 1873 wurde die direkte Strecke von Regensburg über Neumarkt nach Nürnberg von der bayer. Ostbahn eröffnet.

Ingolstadt wurde am 14. November 1867 an die Linie München-Ingolstadt angeschlossen.

Somit konnten unsere Vorfahren von der Mitte des Donautales aus in etwa 4 1/2 Postkutschenstunden den nächsten Bahnhof erreichen.

Erst mit der Eröffnung der „Unteren Donautalbahn“ waren unsere Urgroßeltern an das gesamte Bahnnetz angeschlossen. Nun änderten sich auch die Reisezeiten gewaltig.

Ab 1. 6. 1874 dauerte eine Bahnfahrt von	
Abensberg nach Ingolstadt	2.30 Stunden
Abensberg nach Regensburg	2.30 Stunden
Abensberg nach München	3.36 Stunden
Abensberg nach Nürnberg	5.11 Stunden
Abensberg nach Berlin	15.29 Stunden



Bayerisches Eisenbahnnetz 1876

- Bayer. Staatsbahnen im Betrieb
- Bayer. Ostbahn (1875 verstaatl.) im Betrieb
- - - Bayer. Staatsbahnen im Bau
- - - Bayer. Ostbahn im Bau

Entgegen dem alten Postkutschenatlas sind dies die Gesamt-Fahrzeiten, also mit Aufenthalt. Interessant sind dazu die Fahrzeiten der Deutschen Bundesbahn vom 1. 6. 1974

Abensberg nach Ingolstadt	0.22 Stunden
Abensberg nach Regensburg	0.29 Stunden
Abensberg nach München	1.29 Stunden
Abensberg nach Nürnberg	2.09 Stunden
Abensberg nach Berlin	9.27 Stunden

Auf folgender Karte sind sämtliche bis 1876 bestehende Bahnlinien eingezeichnet.

Die alte kgl. bayr. Staatsbahn schneidet also mit ihren Fahrzeiten gar nicht einmal so schlecht dabei ab, obwohl sie sich mit dem noch nicht so ausgereiften Material herumschlagen mußte, wie ungenügende Fahrstraßensicherung und durch Materialermüdung hervorgerufene Schienenbrüche. Ab und zu erfolgte auch eine der damals gefürchteten Kesselexplosionen. Man konnte dann in den damaligen kleinen und großen Tagesblättern die bis in das Detail gehenden Schauerlichkeiten lesen.

Davon eine kleine Kostprobe:

„Ingolstädter Heimatblätter – 4. August 1905

Der D 94 Köln-München entgleiste an diesem Tag gegen 23.00 Uhr im Bahnhof Ingolstadt Nord mit allen 4 Achsen ...

„... Einen wahrhaft schauerlichen Anblick gewährte der Führerstand der Lokomotive.“ Die fürchterlich zugerichteten Leichen des Lokomotivführers Knörnschild und des Heizers Riedl ragten bis zur Brust zwischen den Eisenteilen eingeklemmt heraus. Von der Leiche des Lokomotivführers, welcher den Bremshebel noch krampfhaft in der Hand hielt, tropfte noch fortwährend das Blut über die öligen Maschinenteile. Seine Taschenuhr war genau auf die Minute der Zeit der Katastrophe stehen geblieben. Unter seinen Füßen, in derselben Stellung, starnte die bis zur Unkenntlichkeit entstellte Leiche des Heizers, an der das Gesicht völlig zerdrückt war und das Gehirn bloßgelegt war, aus dem Eisen-gewirr. Das gesamte Gehirn lag auf dem Werkzeugkasten des Tenders, der 40 m weit entfernt von der Lokomotive lag. Die Körper der Leichen waren durch die Einwirkung des ausströmenden Kesseldampfes an der Brust und Unterleib aufgeplatzt und die heraushängenden Eingeweide verbrüht.“ ...

Die Unfallursache war übrigens eine zertrümmerte grüne Signalscheibe (Zuglangsamfahrt 45 km/h). Durch die gebrochene Scheibe strahlte dem Lokführer weißes Licht (damals freie Fahrt) entgegen und er fuhr mit 90 km/std. in die Weiche ein.

Es gab also genügend Gründe für das häufige Zuspätkommen, sowohl in der Postkutschenzeit als auch bei den Bahnen des vorigen Jahrhunderts. Aber! Steht es uns Heutigen überhaupt zu, so pauschal über eine Zeit den Stab zu brechen? So wie es noch im vorigen Jahrhundert vorkam, daß der bayerische Hiasl, Gump oder Gänswürger eine Postkutsche überfiel, kann es uns heute passieren, daß unser schnittiger Silbervogel, nicht planmäßig in Hamburg sondern in Kuwait landet. So hat halt jede Zeit ihre Vor- und Nachteile.

Nachdem sich das Hauptbahnnetz Mitte der 70er Jahre vollendete, wurde durch das Vizinalbahn-Gesetz planmäßig das Hinterland erschlossen. Die Kosten für Grunderwerb und Erdarbeiten hatten hierbei die Gemeinden oder Private zu tragen, alle übrigen Kosten fielen dem Erbauer zur Last. Bauvorschriften sowie Betriebsweise wurden vereinfacht. 14 staatliche Vicinalbahnen wurden gebaut.

Es gehört zwar nicht mehr ganz zum Thema aber es führt die Geschichte des bayrischen Eisenbahnbaues weiter. Denn erst 1884 wurde das unwirtschaftliche Vicinalbahnsystem mit dem neuen Lokalbahngesetz verlassen. Dieses schuf im Betrieb und Bau einen noch billigeren Bahntyp. Die für Bayern charakteristischen Lokalbahnen wurden fast ausschließlich in Normalspur gebaut.

Gründe und Vorgeschichte, die zum Bau der Unteren Donautalbahn führten.

Es gab viele Bestrebungen, vor allem auch im militärischen Interesse südlich der Donau eine Eisenbahnverbindung von Regensburg bis zum Anschluß an die München-Ulmer Bahn über Ingolstadt und Donauwörth zu bauen. Nach längeren Verhandlungen verabschiedet der bayerische Landtag am 29. April 1869 ein Gesetz über zehn weitere Staatsbahnlinien mit der für die damalige Zeit ungeheuer hohen Bausumme von 157 714 000 Mark. Dieses Gesetz war sowohl nach der Zahl der Bahnen als auch nach der Größe der Bausumme das bedeutendste, das in Bayern über Eisenbahnen erlassen wurde. Es enthielt als Nummer I die Bahnstrecke von Regensburg über Donauwörth bis zum Anschluß an die Maxbahn bei Neuoffingen. Außerdem waren in diesem Gesetz Bestimmungen über die Herstellung von Vicinalbahnen und über die Bewilligung von Mitteln bereits bestehender Bahnanlagen enthalten.

Der Staat Bayern hatte großes Interesse für seine Festung Ingolstadt eine Ost-West-Bahnverbindung zu schaffen. Die alte Festung Ingolstadt wurde von Ludwig I. unter Leitung Leo von Klenze seit 1822 modernisiert und im Laufe des Jahrhunderts zu einer der stärksten Festungen Europas ausgebaut.

„Der Ingolstädter Eisenbahnkrieg“

Die Ingolstädter Lokal-Genie-Direktion faßte 1863 in ihrem Entwurf über die Führung der Bahnlinien im Festungsbereich einen größeren Bahnhof ins Auge. Der Bahnhof sollte auf keinen Fall die Festungswerke maskieren, der sollte gleichzeitig die Offensive erleichtern und die Verteidigungsfähigkeit der Festung erhöhen. 1863 wurde der Entwurf eines Sackbahnhofes vorgelegt, der seinen Platz im Stadtinnern zwischen den Kavalieren (= ein hohes Werk im Innern einer Bastion) Sprei und Hepp vor der Fronte Vieregg bekommen sollte. Die Bahnlinie wäre in einer großen Süd-Nordschleife in die Stadt eingebogen. Da die Reichweite der damaligen Geschütze (wenig gezogene Läufe) nicht ausreichte, hätte die geplante Eisenbahnbrücke außerhalb der wirksamen Reichweite gelegen.

Der zweite Entwurf sah den Bahnhof in der südlichen Ringstraße vor. Die hohen Hochwasserdämme hätten jedoch das freie Schußfeld behindert. Im Frühjahr 1865 wurde aus Offizieren und Beamten der Verkehrsverwaltung eine Kommission gebildet.

Diese Kommission wollte den Bahnhof der Stadt möglichst nahe rücken und die Strecke Ingolstadt-Regensburg mit einem 548 m Radius vom Zentralbahnhof abzweigen. Das Bahnhofsgebäude sollte möglichst niedrig gehalten werden. Dieser Lösung erteilte 1865 das Kriegsministerium seine Zustimmung. Jedoch nach dem Kriegsende 1866 kam die Eisenbahnverwaltung mit dem Vorschlag, den Bahnhof außerhalb des Hochwassergebietes zu verlegen. Man wollte den Bahnhof möglichst nahe bei der Ortschaft Oberstimm. Militärische Fachleute wiesen jedoch auf den Nachteil hin, und 1868 fanden diese in einer Gedenkschrift des Generalmajors und Quartiermeisters Graf Bother ihren Niederschlag.

Die Eisenbahndirektion hielt, trotz der berechtigten militärischen Gründe, an ihrem Oberstimmer Entwurf fest. Der Krieg 1870–1871 brachte die entscheidende Wende. Zunächst waren in der Kommission die Offiziere rein zahlenmäßig überlegen. Noch dazu konnten sie ihre Erfahrungen aus den Feldzügen 1866 und 1870/71 auswerten. Sie stellten einen Antrag, dessen Punkt 1 lautete:

„Die militärischen Mitglieder der Kommission finden sich weder durch neuerliche Erwägungen und Vorkommnisse, noch durch die im letzten Kriege gemachten und bekannt gewordenen einschlägigen Erfahrungen veranlaßt, von ihrer früher schon gewonnen Ansicht abzugehen, daß nämlich die Anlage des Bahnhofes innerhalb des Schanzengürtels von Ingolstadt eine militärische, auf strategische, taktische und fortifikatorische Gründe sich stützende unbedingte Notwendigkeit sei.“

Im Punkt 3 fordern die Militärs, die Bahnlinie VII (Regensburg-Ingolstadt) ab Profil Nr. 480 in einer mehr senkrechten Richtung auf die rechte Face (= Gesichtslinie, eine dem Feind zugekehrte Seite eines ausspringenden Vierecks) der Fronte Gumpenberg zuzuführen, damit ihre Böschung von diesem Werk aus besser bestrichen werden könne.

b) damit ferner die Bahnlinie VII wirklich als Schutzdamm diene und den Eintritt des Donauhochwassers in das Sandrachgebiet hindere oder mindest regulieren lasse, ist das Flößchen Ach bei Weichering ab und in die Sandrach zu leiten und ist daselbst die nötige Hochwasserschleuse herzustellen.

c) Von dem Profile 489 der neuen Bahnlinie VII ist bis zur Fronte Gumpenberg ein Schutzdamm abzuzweigen, welcher den Vorgraben gegen das Eindringen von Hochwasser absperren soll ... Und so weiter ... Ausführliche, seitenlange Detailschilderungen französischer Festungen im Kriege 1870–71 folgen.

Gegen diese nüchternen Überlegungen konnten sich die Beamten mit ihrem Plan nicht mehr durchsetzen und der Ingolstädter Hauptbahnhof wurde auf dem ehemaligen Exerzierplatz, seinem jetzigen Standort, gebaut.

„Das Tauziehen der Gemeinden und Städte um die Bahntrasse“

Ursprünglich waren im westlichen Teil des Donautales zwei Projekte vorgesehen.

Die erste Linie hätte von Ingolstadt über Kösching-Theissing-Pförring nach Neustadt geführt.

Die zweite Linie sollte zuerst ebenfalls nördlich der Donau und zwar von Ingolstadt über Großmehring-Vohburg-Münchsmünster nach Neustadt führen.

Herr Franz Renkl (Bankprokurist in Abensberg) schrieb 1932 dem Abensberger Heimatschriftsteller Franz Xaver Osterrieder: Ihm hätte während des 1. Weltkrieges Herr Pollin in Pförring erzählt, daß diese Projekte aus militärischen Gründen nicht genehmigt wurden. Solange die Bahnlinie im Vorfeld der Festung Ingolstadt in der Donauniederung verläuft, kann man sie ohne Schwierigkeiten teilweise unter Wasser setzen. Tatsächlich kann man noch heute zwischen Ingolstadt und Manching solche Vorkehrungen zum Wasserstauen sehen.

Bereits 1861 wandten sich die Donaustädte Lauingen, Dillingen, Höchstädt, Gundelfingen, Donauwörth, Rain und Neuburg an die hohe Kammer der Abgeordneten, daß sie sich bei König Ludwig um den Bau einer Bahnlinie von Günzburg nach Regensburg bewerben. Am 23. Mai 1861 schlossen sich die Städte Abensberg, Neustadt und Vohburg dieser Petition an. Am 29. Mai 1861 wurde dieses Gesuch von dem Abgeordneten Dekan Vogel, Dillingen, dem Referenten für Eisenbahnen Herrn Dr. Schlör übergeben. Am 8. Juni 1861 bittet die Stadt Kelheim den König um den Bau einer Eisenbahn.

Am 31. März 1862 schaltet sich die Stadt Abensberg ein. Sie versucht beim König den Bau einer Eisenbahn von Augsburg nach Regensburg zu erreichen. Am 16. Januar 1863 richtet die Stadt Abensberg eine „Allerunterthänigste, treuegehorsamste Vorstellung und Bitte an den König, die Erbauung einer Eisenbahn von Ingolstadt nach Regensburg betreffend. Es unterschrieben Etzinger, Bürgermeister und die Magistratsräte Schmidt, Schauer, Schwendler, Bernauer, Streidl (28 Seiten in doppelter Ausführung). Am 5. 2. 1863 schreiben nochmals die oben erwähnten Donaustädte an den König. Sie bilden ein Eisenbahnkomitee und überreichen der Kammer der Abgeordneten eine 12 Seiten lange Denkschrift mit Karte. Sie trägt den Untertitel „Eine Lebensfrage für die ganze Donaueggen“. Und am 16. Juni 1863 haben nochmals die „allergehorsamst unterfertigten Vertreter der Stadt Abensberg bei Ihrer königl. Majestät in einem umfassend motivierten allerunterthänigsten Bittgesuche um die Richtung der Bahnlinie über Abensberg allergehorsamst suppliziert.“

Am 4. und 5. August 1863 schreibt der verdiente Abensberger Pfarrer und Heimatforscher Peter Paul Dollinger einen sehr beachteten Artikel in der Augsburger Abendzeitung.

„Zur Eisenbahnfrage zwischen Ingolstadt und Regensburg.“

Die Augsburger Post- und Abendzeitung hat unterm 25. Juli den wesentlichen Inhalt der Eingabe mitgeteilt, mit welcher sich das in Augsburg bestehende Komitee für die Erbauung einer Eisenbahn von Augsburg über Ingolstadt nach Regensburg an die hohe Kammer der Abgeordneten gewendet hat. Unter Nr. 7 der Eingabe wurden nach der bisher vorliegenden generellen Projektierung und Veranschlagung die Bahnlängen und Bau- und Einrichtungskosten angegeben.

Wir erlauben uns zu Nr. 7 Litt. C. die Bahnstrecke „Neustadt-Kelheim-Regensburg“ betreffend unmaßgeblich Nachstehendes zu bemerken: Wird die Bahnlinie von Neustadt ab, nicht über Weltenburg und Kelheim nach Saal gewählt, sondern von Neustadt ab über Abensberg nach Saal, so ergibt sich, da man eine möglichst direkte Eisenbahn beabsichtigt, bereits eine Bahnabkürzung von einer halben Stunde.

Während sich für die Linie Neustadt-Weltenburg-Kelheim-Saal einerseits an der Mündung der Abens in die Donau ein durch Sümpfe, Gräben und Altwasser erschwertes, für Ingenieure stets verhaßtes Terrain vorfindet; andererseits aber von Sandharlanden oder Eining aus, bei Weltenburg steinigtes Hügelland und von Weltenburg aus bis Kelheim Felsenmassen und Steinberge zu bewältigen sind, so daß von Weltenburg bis Kelheim fast eine Stunde in Länge, durch einen Tunnel und durch kostspielige, dem Hochwasser und Eisgänge jährlich mehr oder minder zu beschädigenden Dämmen und Uferbauten nachhelfen müssen; hätte die Bahnlinie Neustadt-Abensberg-Saal außer der Abkürzung noch voraus, daß sie ein durchaus ebenes, festes, dem Bahnbau günstiges Terrain bietet, wodurch die Baukosten um eine nicht unbedeutende Summe vermindert würden. Da in der erwähnten Eingabe sub. Nr. 4 diese Verbindungsbahn zwischen zwei der bedeutendsten bayerischen Kreishauptstädte die „Belebung des dazwischen liegenden, an Einwohnerzahl, Produkten und Industrie reichen und bisher mit Bahnen ganz vernachlässigten Gebietes“ mitunter als Direktive beabsichtigt, so möchte dieser Zweck durch die Linie Neustadt-Weltenburg-Kelheim-Saal nicht besonders erreicht werden, denn von Neustadt aus näher an die Donau gerückt, durchschneidet die Bahn unmittelbar am rechten Ufer eine wenig fruchtbare Gegend mit spärlicher und unbemittelter Bevölkerung, deren fast nichtssagender Verkehr noch überdies durch fühlbaren Mangel an Verkehrswegen gehindert ist. Die Bewohner des linken Donauufers, welche sich an und für sich schon durch den Fluß abschließen, werden dies notgedrungen durch Hochwasser, Treibeis etc. oft auf mehrere Tage. Zudem ist auch ihre waldige, teilweise wasserarme Gegend, Bergabhänge oder Plateau, nicht geeignet, eine wohlhabende und große Bevölkerung zu schaffen. Führt dagegen die Bahnlinie Neustadt-Abensberg-Saal, mehr von der Donau entfernt, durch die fruchtbare, wohlhabende, bevölkerte, durch Hopfen- und Getreidebau, sowie durch regen Verkehr allbekannte Gegend des Abens- und Laabertales, so gewinnt sie für sich das durch Produktenreichtum und Überfluß von hopfen- und viehgesegnete Hügelland zwischen Langquaid, Rottenburg, Pfeffenhausen und Mainburg, in dessen Mitte der wohlhabende Markt Rohr und Siegenburg, kurz gesagt den größten Teil der niederbayerischen Hopfengegend und dient einer Bevölkerungszahl von mehr als 35–40 000 Bewohnern, um so gewisser, als jetzt schon die ordentliche Staats- und Vicinalstraße und die täglichen Postomnibusse und Karriolwägen dem frequenten und belebten Verkehr der Ortschaften unter sich verbinden und insbesondere mit Abensberg; sie ermöglicht den betriebsamen Gewerbs- und Handelsleuten dieser Ortschaften und jenen, welche von Regensburg, nah und fern, die in und um Abensberg stattfindenden Jahrmärkte besuchen, teils durch die Beziehung der Rohstoffe, teils durch erleichternden Absatz der Waren nicht gering anzuschlagende Vorteile. Sie eröffnet für die niederbayerische Hopfengegend künftig eine leichtere und billigere Bezugsquelle der benötigten Hopfenstangen aus dem Bayerischen Walde, von beiden Seiten der Ostbahn über Regensburg per Abensberg (wo bisher wegen des leichten und billigen Bezugs fast ausschließlich der Hopfenstangenhandel für die ganze Hopfengegend vermittelt wird) – und gewährt dadurch dem, in nationalökonomischer Beziehung wohl zu berücksichtigenden Hopfenbau und Verschleiß größeren Vorschub und Aufschwung. Dadurch, daß wir Abensberg in die Bahnlinie gezogen wissen, sind wir weit entfernt, deshalb Kelheim auszuschließen; wir glauben vielmehr, daß der letzten Stadt wegen des

Donau-Main-Kanals durch eine Zweiglinie nach Saal, welche zugleich an die projektierte Altmühlbahn sich anschließen würde, oder durch eine direkte Verbindung von Abensberg aus, Rechnung getragen werden kann. Es dürfte aber wohl ernstliche Erwägungen verdienen, ob es ratsam sei, Abensberg durch die projektierte Linie Neustadt-Weltenburg-Kelheim, auszuschließen, indem man durch die Linie Neustadt-Abensberg einerseits den 35 bis 40 000 Bewohnern des Abens- und Laabertales und Produkten und Industrien gerecht werden könnte, und überdies die Bahnstrecke Neustadt-Abensberg-Kelheim, was Baukosten und künftige Rentabilität ohne Zweifel den Vorzug von der Linie Neustadt Weltenburg-Kelheim ablauft“

Im August 1863 geht eine weitere gedruckte Denkschrift (24 Seiten) an die Kammer der Abgeordneten über die Erbauung der Eisenbahn von Augsburg nach Regensburg, in welcher im Gegensatz zur vorigen Denkschrift behauptet wird, daß die kürzeste Route Wien-Paris nicht über Regensburg, sondern über eine Linie Ingolstadt-Abensberg-Geiselhöring. Diese Strecke wäre um 7 Stunden kürzer, als die Strecke über Regensburg.

Von jetzt an wetteifern die betreffenden Städte und Gemeinden geradezu fieberhaft mit Gesuchen an König, Ministerien, Kammer der Abgeordneten und die Kammer der Reichsräte um mit allen möglichen Für und Wider in das Bahnnetz einbezogen zu werden. Im Jahre 1867 zählten die Abensberger in einer Petition an den König nochmals ihre Gründe auf, die sie für die Linienführung über Abensberg wichtig hielten.

„Aus diesen allerehrfurchtsvollst angegebenen Gründen stellen hiemit die allerunterthänigst unterzeichneten Vertreter der Stadt Abensberg die allergehorsamste Bitte:

Eure Königliche Majestät möge allergnädigst zu befehlen geruhen, daß die Linie Neustadt-Abensberg-Kelheim mit einer Station in Abensberg in das Donauthalbahn-Projekt aufgenommen werde und sodann durch Allerhöchst derselben hohes Ministerium des Handels seinerzeit an die hohe Ständekammer mit begutachtender Empfehlung hinübergeschlossen werden möge.“

Im Vertrauen auf die allergnädigste Erhörung dieser allergehorsamsten Bitte ersterben in allertiefster Ehrfurcht Eurer Königlichen Majestät allerunterthänigst treuehorsamster Magistrat und Gemeindegremium der Stadt Abensberg: Etzinger, Bürgermeister, Magistratsräte Resch, Nikolaus Stark, Joseph Schwendler, J. B. Lusteck, Wagner, Petuelli. Gemeindebevollmächtigte: Zach, Vorstand, Heyder, Jos. Uenderl, Joh. Streidl, Fahmüller, Salleck, Leimmer, Konrad, Etterer, Westermayer, Mühlbauer, Petz Alois, Schmid Uhrmacher, J. G. Streidl.

Nur wenige Monate später, am 20. Februar 1868 richtet die Stadt Abensberg ein ähnliches Gesuch an die Kammer der Abgeordneten. Mit nochmaligem Bezug auf den besonders wichtigen Handelsverkehr mit den umliegenden Gemeinden wie Hopfen, Getreide, Viehandel, Steinbrüche, wird besonders auf den Handel mit Hopfenstangen hingewiesen und auf den bedeutenden Schrankenverkehr mit einem jährlichen Umsatz von 12 000 Schäffel Getreide. Das sind 2 688 cbm.

Die Stadt Neustadt stellt sich jedoch auf die Seite der Stadt Kelheim und ersucht am 31. Januar 1869 den König, die Trasse doch über Weltenburg zu führen. Die Stadt begründet ihren Wunsch mit der kürzeren Strecke nach Kelheim. Die Entfernung von Neustadt nach Kelheim würde nicht ganz 4 Poststunden betragen, über Abensberg jedoch 6 Poststunden. Selbst auf Bahnlinien rechnete

man noch zu dieser Zeit mit Poststunden. Trotz des Tunnelbaues bei Weltenburg wäre diese kürzere Strecke auf längere Sicht die rentablere. Kelheim schloß sich am 15. 2. 1869 selbstverständlich diesen Gründen an. Aber bereits am 16. 2. 1869 also einen Tag später richtete die Stadt Abensberg, welche vermutlich von dem beabsichtigten Gesuch der Städte Neustadt und Kelheim erfahren hatte, eine ausführlich begründete Bitte an den Staatsminister des Innern, die Donaubahn über Abensberg zu führen. Die Stadt stützte sich auf ein zu ihren Gunsten ausgefallenes Referat des Abgeordneten Craemer.

Der im Jahre 1868 der Kammer der Abgeordneten vorgelegte Gesetzentwurf, betreffend der bayerischen Eisenbahnen, ließ jedoch keinen Zweifel daran, daß die projektierte Linie über Neustadt,-Weltenburg,-Kelheim führen würde. Dies ging aus den beigefügten Motiven und Karten klar hervor. Obwohl sich der Abgeordnete Dekan Vogel aus Dillingen für das Abensberger Projekt bei dem Referenten für Eisenbahnen Dr. Schlör einsetzte.

Nun! Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen. Im ganzen Bezirk Kelheim sangen die Kinder auf der Straße:

„Eisenbo, Eisenbo, Lokamotiv,
Kelham kriagt d'Eisenbo
und Omschberg an Pfiff!“

Ein Abensberger jedoch warf die Flinte noch lange nicht in das Korn. Nicolaus Stark sen. Kaufmann und damaliger Magistratsrath überzeugte seine Amtskollegen und die Stadt Abensberg ließ auf ihre Kosten durch den Eisenbahningenieur Böhm einen detaillierten technischen Bericht von 23 Seiten über die Projekte Neustadt-Abensberg-Saal und Neustadt-Kelheim-Saal ausarbeiten. Am 30. November 1868 lag diese Schrift der hohen Kammer der Abgeordneten vor. Ein Längennivellement, eine topographische Karte und eine Höhenkarte für beide Linien waren bereitgelegt. Folgende Details aus diesem „Technischen Bericht zu dem Projecte einer Eisenbahn von Neustadt über Abensberg nach Kelheim“ sind auch heute noch für den Heimatfreund interessant.

1.) Grunderwerbskosten nach offiziellen Angaben des Magistrats von Abensberg zur Zeit der höchsten Güterpreise.

Grundstücke an der Neustädter Straße	200–300 fl pro Tagwerk
Wiesen im Abenstal	200–300 fl pro Tagwerk
Hopfenäcker bei Abensberg	400–500–600 fl pro Tagwerk
Felder und Wiesen längs der Kelheimer Straße höchstens	300 fl pro Tagwerk

Die Kaufkraft des bayerischen Gulden entsprach damals einem Gegenwert von 1,80 RM.

2. Ein Auszug aus den vergleichenden Baukosten.

	Variante.	
	Abensberg.	Weltenburg.
	fl.	fl.
I. Projektirung und Aussteckung	3,690	3,880
II. Grunderwerbung	162,937	152,500
III. Erd- und Dammarbeiten	346,380	393,760
III a. Tunnel	—	963,000
IV. Kunstbauten	84,600	84,600
V. Einfriedungen	5,190	4,880
VI. Unter- und Oberbau	393,000	354,000
VII. Hochbau und Telegraphen	25,190	4,880
VIII. Instrumente und Werkzeuge	10,380	9,760
IX. Transportmaterial	—	—
X.–XI. Bauführung und Bauleitung	51,900	48,800
XII. Reserve	56,733	100,540
Summa	1,140,000	2,120,000

Demnach ergeben die Baukosten für die Variante Weltenburg einen Nachtheil von 980,000 Gulden Kapital.

3. Für den technisch interessierten Eisenbahnfreund ist es wissenswert, daß sogar ein vergleichender Kohleverbrauch aufgeführt wurde. Eine damalige Lokomotive hatte auf ebener Strecke, bei gutem Sommerwetter einen Verbrauch von 1,5 Zentner Koks (Kohle) pro Meile (= 18 kg pro km). Ein durchschnittlicher Mehrverbrauch auf Steigungen von 1/200 pro Bahnmeile ergibt 0,7 Zentner Koks. Die Gesamtlänge der Steigungen mit 1/200 beträgt bei der Variante Weltenburg 29750 Fuß bei der Variante Abensberg 18000 Fuß., Für Weltenburg also eine längere Steigerungsstrecke von 11750 Fuß oder 0,44 Meilen = 3,43 km. Bei 12 Zügen im Tag ergibt dies einen jährlichen Mehrverbrauch von 674,5 Zentner Koks. Der Zentner Kohle kostete damals 1 Gulden. Die Ingenieure der Generaldirektion der klg. bayerischen Verkehrsanstalten sandten am 28. Oktober 1870 einen, mit dem Abensberger fast gleichlautenden Bericht an den König.

Betreff: Die Ausführung der Donaubahn hier; die horizontale und vertikale Projektion der Bahnstrecke von Westenhausen bis Regensburg. Zunächst stellten die Ingenieure einen Fehler im Abensberger Plan fest. Die Wasserscheide bei Kelheim wurde um 11 Fuß (321 m) zu niedrig angegeben. Der Wasserscheideeinschnitt wurde demnach nicht 7000 Fuß lang und 50 Fuß tief werden, sondern 13000 Fuß (3794,17 m) und 62 Fuß (18,09 m) tief. Der Umweg nicht 0,31 Stunden sondern 1,2 Stunden. Mit allen Kosten käme das Kelheimer Projekt nochmals um 3388000 fl höher. Für die Linie Abensberg–Saal ermittelten die Ingenieure 2 Trassen. Die erste im Hopfenbachtal mit einer größeren Länge von 2065 m. Die zweite, kürzere, mit einem Stollen durch Berghofen.

Für Kelheim entschieden sie sich für eine Zweigbahn Saal–Kelheim mit dem Bahnhof gegenüber der Donaubrücke südlich der Donau. Der Stadtmagistrat von Kelheim versuchte am 10. Februar 1871 nochmals mit einer Bittschrift an den

König, die Trasse von Saal aus nach Kelheim umzubiegen. Die Weichen für die Donautalbahn waren jetzt jedoch endgültig gestellt. König Ludwig II. legte dem Kelheimer Gesuch nur mehr einen Handzettel bei. „An das kgl. Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten zur zuständigen Würdigung
München 17. Februar 1871 gez. Ludwig

Den Spott des ganzen Bezirkes hatten jetzt die Kelheimer. Und auf der Straße sangen die Kinder

„Eisenbo, Eisenbo, Lokomotiv
Omschberg kriagt de Eisenbo
und d' Kelheimer an Pfiff!“

Der Magistrat von Neustadt bittet am 1. Juli 1871 um die Erstellung einer größeren Station. Neustadt wünscht eine Hauptstation für Güter-Auf- und -Abgabe. Doch es sollten noch fast 100 Jahre vergehen, bis Neustadt durch seine Öl-Raffinerie der wichtigste Güterumschlagplatz auf der Donautalbahn wird.

Durch den Entschluß, die Linie Abensberg–Saal durch das Hopfenbachtal zu bauen, wurde der große Streit endgültig beendet. Ob er überhaupt notwendig war? Wenn man sich durch die Aktenberge der unzähligen Eingaben wühlt, möchte man es bejahen. Wenn man sich jedoch an die Richtlinien für die Ingenieure der Verkehrsanstalten hält, die eindeutig waren, zweifelt man daran. In den Anfangsjahren der Bahn befließigte man sich, möglichst viele Städte miteinander zu verbinden. Es entstanden zwangsläufig vielfach bedeutende Umwege. Nachdem endlich der Generalplan für das vollständige Eisenbahnnetz in Bayern entwickelt wurde, ging man daran, eine geradlinige Verbindung zwischen bedeutenden Knotenpunkten zu ziehen. Diese Linien hatten Vorrang vor der Erschließung des von der Bahn durchzogenen Landes. Nur so ist es heute zu verstehen, daß gerade an dieser Strecke manchmal die Bahnhöfe weit ab von den Orten angelegt wurden, deren Namen sie tragen wie zum Beispiel bei Manching, Vohburg, Bad Abbach.

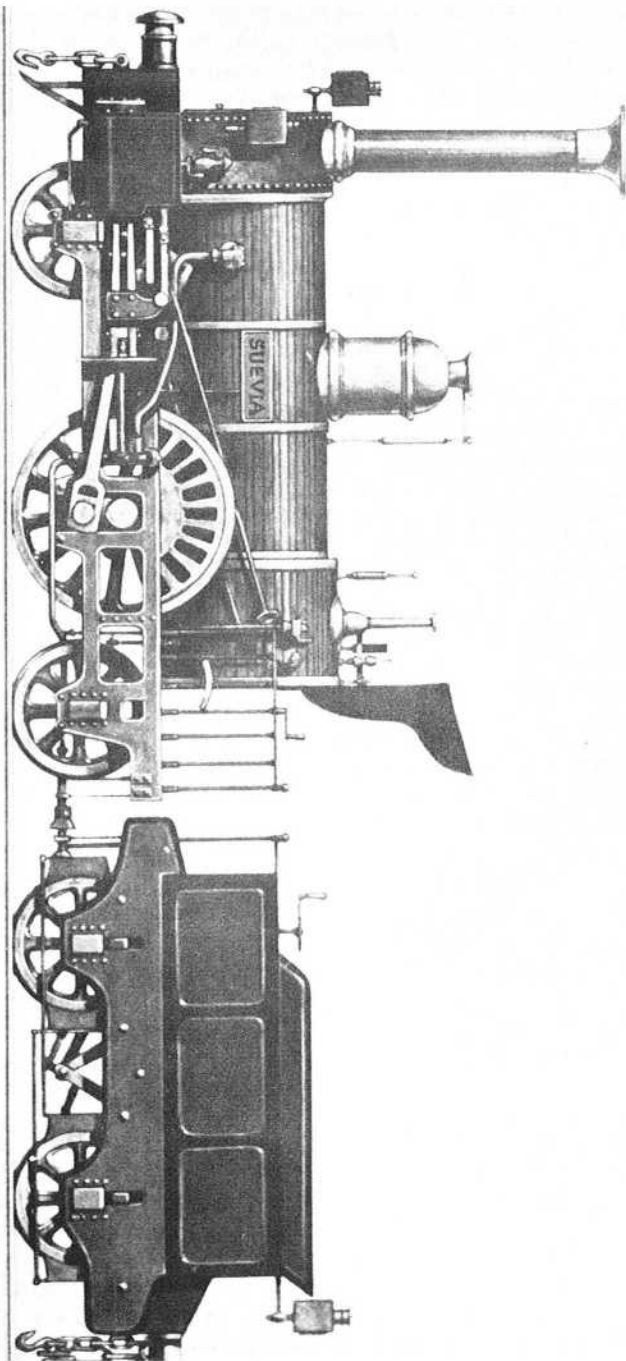
DER BAHNBAU

Die Trasse wurde ausgesteckt, mit dem Bahnbau begonnen. Für die am 1. Februar 1873 gegründete Eisenbahnkompagnie für die bayerische Armee war dies ein willkommenener Anlaß für ihre Übungstätigkeit. Major Adolf de Ahna (der Schwiegervater des Komponisten Richard Strauß) beauftragte den jungen Secondleutnant Wilhelm Haag mit dem Bau von Schienenanlagen und dem Entwurf für Hochbauten im neuen Zentralbahnhof Ingolstadt. Bis zur Fertigstellung des großen Betriebshauptgebäudes errichtete man ein provisorisches Bahnhofsgebäude mit einer Abortanlage. 1877 war der Ingolstädter Bahnhof endgültig fertiggestellt. Wie modern das neue Bahnhofsgebäude war, zeigt die Tatsache, daß die Maschinenfabrik Reichardt in Würzburg die Wartesäle bereits mit einer Zentralheizung versah, was immerhin 35 551 Gulden kostete. Der Bahnhof wurde 1020 m lang und durchschnittlich 115 m breit angelegt. Bei einer Aufdämmung

von 2–4,5 m erforderte er 800 000 cbm Füllmaterial. Für Militärzüge wurden drei 400 Meter lange Laderampen gebaut, ebenso eine große Ladehalle, 2 Lokomotivremisen mit 38 Ständen. Als besondere Eigenheit einer Festungsstadt wurde für jedes Ende des Bahnhofes eine 40 m breite Überfahrt geschaffen. Diese sollte im Kriegsfall für ein rasches Überschreiten der Gleisanlagen durch Truppeneinheiten dienen. Bis auf die großen Gebäude war der Ingolstädter Zentralbahnhof (es gab ja bereits den Nordbahnhof) am 1. Juni 1874 fertiggestellt. Ingolstadt erhielt eine große Übernachtung für Lokomotiv und Zugpersonale. Die Baukosten für die gesamte Linie Ingolstadt–Regensburg wurde nach dem Gesetz vom 29. 4. 1869 mit 22 Millionen Gulden veranschlagt. Im Oktober 1873 erhielt der 28jährige Secondleutnant Haag das Kommando zur Herstellung der Schienenanlage vom Zentralbahnhof Ingolstadt bis Manching. Heute noch füllen ganze Akten, die Hochwasserfrage in der Donauniederung betreffend, diesen Schrank im Bundesbahnarchiv Nürnberg. Der eigentliche Bahnbau im Vorfeld der Festung Ingolstadt wurde von der kgl. bayerische Eisenbahnkompagnie bewerkstelligt. Mit einer 100 m langen Holzbrücke überquerte Leutnant Haag den Lohgraben. Beim Bahnbau wurde die Strecke Ingolstadt–Regensburg in mehrere Baulose eingeteilt. Aus fast sämtlichen Aktennotizen geht hervor, daß die einheimischen Bauunternehmer in der damaligen Zeit wenig Arbeitskräfte bekamen. Dies erklärt auch die Vergabe der Baulose an meistens auswärtige Unternehmer.

Das Baulos XIV von Unsernherrn bis Manching war 5 500 Meter lang und auf 100 466 Gulden und 16 Kreuzer veranschlagt. Es ging an den Bauunternehmer Lenbach aus Schrobenhausen. Durch Konkurs der Firma büßte dabei die Staatsbahn erhebliche Beträge ein. Die Brücke über die Sandrach, ein Steinbauwerk, wurde 12 m lang. Das Baulos Nr. XV von Manching nach Ernsgraden war 4 500 lang. Es sah 4 Durchlässe und eine Brücke vor, die 2 491 Gulden kosten sollte. Das ganze Los wurde auf 41 992 Gulden und 16 Kreuzer veranschlagt. Das Los ging an die Unternehmer Conrad Gaßner und Christian Weiß aus Kulmbach. Die Paarbrücke erreichte eine Länge von 90 m, und wurde in einer Stahlgitterkonstruktion errichtet. Das Baulos XVI reichte von Ernsgraden nach Hartacker und wies 5 Brücken, 3 Durchlässe und 5 Wegdurchlässe auf. Es kam auf 88 788 Gulden 55 Kreuzer. Das Los wurde an den Bauunternehmer Josef Pletz, Markt Rohr vergeben. Dieser bildete später mit dem Regensburger Andreas Brandner eine Arbeitsgemeinschaft. Maurermeister Pletz mußte 8 000 Gulden Kautions stellen.

Da die Staatsbahn plötzlich breitere Brückenpfeiler verlangte, erhöhte man den Kostenvoranschlag später um 1035 Gulden. Leider hatten die beiden Unternehmer ihre Arbeiten nicht termingemäß fertiggestellt, weshalb die Staatsbahn eine Konventionalstrafe erheben wollte. Pletz erhob dagegen Einspruch, da erstens zuwenig Arbeitskräfte zur Verfügung standen und zweitens wegen langem Frostwetters die Materialzufuhr erst verspätet habe vorgenommen werden können. Um dieser Strafe zu entgehen, machten die beiden Bauunternehmer ein Gesuch an die Generaldirektion der Staatsbahn in München. Sie führten darin auf, daß der Arbeitermangel unvorhersehbar groß gewesen sei. Fremde Arbeiter habe man nicht hierher bekommen, da es nur schlechte Lebensmittel gegeben habe und die Männer von den Wohnungsgebern ausgebeutet worden wären. Zudem sei der Winter 1871/72 so kalt gewesen, daß man erst Ende März 1872 den bis dahin



steinhart gefrorenen Humus abheben können. Bei den Brückenbauten habe man nur besten Kalk und Zement verwendet, der aber inzwischen erheblich teurer geworden sei. Sie baten daher, daß man ihnen die Konventionalstrafe erlasse. Sektioningenieur Eschenbeck von Ingolstadt mußte nun alle Angaben genau nachprüfen und kam zu der Feststellung, daß die beiden Bauunternehmer Pletz und Brandner das Menschenmögliche getan hätten. Daraufhin beschloß die Generaldirektion in ihrer Sitzung vom 28. Februar 1875, den Unternehmern nicht nur die Konventionalstrafe von 3444 Gulden zu erlassen, sondern ihnen noch zusätzlich für die Mehraufwendungen eine Entschädigung von 10500 Gulden zu bezahlen.

Ebenso wie die Paarbrücke wurde die Ilmbrücke in einer Stahlkonstruktion erbaut. Die Länge beträgt 64 m.

Dem Sektionsingenieur Gustav Ebermayer fiel die Aufgabe zu Los Nr. III auszuführen. Die Arbeiten umfaßten die Herstellung des Betriebshauptgebäudes der Station Abensberg, eine Ladehalle, 2 Gebäude für öffentliche Abtritte, zwei Wechselwärterhäuschen und 4 Bahnwärterhäuschen. Ingenieur Gustav Ebermayer zeichnete sich bereits im Kriege 1870/71 bei den Eisenbahntruppen aus (auf einer waghalsigen Lokomotiv-Erkundungsfahrt bei Orleans konnte er sich nur durch „Contredampf“ einer Gefangennahme entziehen). Nach dem Abensberger Bahnhofsbau hatte er eine große Karriere vor sich, bis er am 1. Juni 1890 Generaldirektor der kgl. bayerischen Staatsbahn wurde. Die Abensberger können also von sich behaupten, daß ihr Bahnhof vom höchsten bayerischen Eisenbahner gebaut wurde.

Die Erd- und Maurer- mit Steinarbeiten betragen	28 189 fl 21 kr
die Zimmermannsarbeiten	11 251 fl 14 kr
Schreinerarbeiten	4 156 fl 12 kr
Schlosserarbeiten	2 641 fl 30 kr
Glaserarbeiten	734 fl 10 kr
Malerarbeiten	3 773 fl 12 kr
	<hr/>
	50744 fl 99 kr

Der Bau wurde an auswärtige Unternehmer vergeben, da sich die Abensberger Bauunternehmer nicht am Los beteiligten.

Das Los Nr. 20 betraf den Streckenbau von Schillhof nach Arnhofen. Länge 5600 m und setzt sich wie folgt zusammen.

Erdarbeiten	67 577 fl 23 kr
Kunstabauten, Wegübergänge	10 531 fl 35 kr
Durchlässe, Brücken, Abensbrücke bei Schwaighausen	73 490 fl 44 kr
Bahnunterbau, Lieferung von Steinen, Einbettungen, Querbalken	25 636 fl 27 kr
	<hr/>
	177 235 fl 29 kr

Die Angebote wurde ebenfalls an Bauunternehmer bis Ansbach vergeben. Die Spenglerarbeiten gingen an Josef Schwendler, Abensberg. Der Abensberger Tobias Spindler erhielt den Auftrag zur Herstellung von Pump- und Ziehbrunnen.

Die Abensbrücke bei Schwaighausen bereitete unerwartete Schwierigkeiten. Durch die starke Flußkrümmung mußte das Bett der Abens verlegt werden. Die Brückenpfeiler wurden aus schweren Quadersteinen an Ort und Stelle behauen und tief in den Grund gelegt. Ehe man die Pfeiler überwölbte, belastete man sie 7 Monate lang je mit 50 t Eisenbahnschienen. Zimmermeister Hagen aus Abensberg nahm genaue Messungen vor, und stellte fest, daß sich ein Pfeiler um 8,7 cm der andere um 11,6 cm gesenkt hatte. Zusätzlich wurde nach Fertigstellung der Brücke eine Probelastung von einem mit Schienen beladenem Zuge durchgeführt. Die Länge der Abensbrücke beträgt 64 m. Bereits vor 100 Jahren wurde auf der gesamten Strecke der zweigleisige Ausbau vorgesehen. Irgendwo im Nürnberger Bundesbahnarchiv schlummern die Akten für den weiteren Ausbau von Abensberg bis Regensburg. Gerade auf dieser landschaftlich besonders reizvollen Strecke wurden die bedeutensten Kunstbauten errichtet. Als erste folgt die Donaubrücke bei Poikam. 210 m lang in einer Stahlgitterkonstruktion à 4 x 52 m. auf Stein Pfeilern. Eine sogenannte Schweißisenbrücke. Fachwerk mit obliegender Fahrbahn. Nach der Kriegszerstörung wurde 1945 1 Oberbauteil durch ein Z-Gerät (Wehrmachtshilfsbrückenteil) ersetzt. Wenige km weiter wurde die Sinzinger Brücke gebaut. 3 Fachwerke mit 81,20 m ergeben eine Gesamtlänge von 245 m. Die Brücke ist ein pfostenloses Fachwerk mit unten liegender Fahrbahn. Neben der Brücke läuft ein Fußgängersteg von 1,50 m Breite. 1969 wurde die Brücke vollständig erneuert.

Vor Prüfening ergab sich als Besonderheit, die Notwendigkeit, die Bahnstrecke in Regensburg von den Gleisanlagen der kgl. privilegierten Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen abzuzweigen bzw. in diese einzuführen. Zu den Erdarbeiten und als Schwellenhauer wurden viele Italiener und Oberpfälzer beschäftigt. Die Hauptnahrung der Ersten waren nur Wasser und Polenta, die der Letzteren schwarzes Roggenbrot und Kartoffeln. Trotz der mäßigen, einseitigen Kost waren sie bekannt dafür, die schwersten Arbeiten zu verrichten.

Ein Sprichwort aus dieser Zeit:

„Dem habern Roß und dem rogenen Mo,
dem kann koa Tod und Teufel o!“

Von den italienischen Bahnarbeitern haben sich einige in Kapfelberg niedergelassen. Noch gibt es dort einen Fabio del Bianco und einen Basilius Paskolino (schreibt 1933 Franz Xaver Osterrieder).

Am 9. März 1874 wurde in Abensberg die Lokomotive Suevia begrüßt, welche um 9.30 Uhr morgens den ersten Materialzug zur Station brachte. Diese Lokomotive gehörte der kgl. bayerischen Eisenbahnkompagnie Ingolstadt. Sie wurde gebraucht von dem Oberbahnname Augsburg gekauft und für Übungs- und Manöverzwecke seit 1873 eingesetzt. Die Suevia war die erste Lokgattung der Bayerischen Staatsbahn, nämlich die Gattung Al. 1844 wurde diese Lokomotive als 4. Maschine der später so berühmt gewordenen Lokomotivfabrik Maffei in München gebaut. Nach unserer heutigen Bezeichnung war die Lok eine 1 A 1, ein Laufrad, ein Treibrad, ein Laufrad. Während sie früher noch einen völlig offenen, Führerstand hatte, erhielt sie später einen Wetterschutzschirm. Bei 33 km/h betrug die Leistung immerhin noch 70 t auf einer Steigung von 1:200. Die Loko-

motiven standen lange Jahre im Schnellzugsdienst. Hierzu sei gleich eine besondere Eigenheit der Strecke Ingolstadt-Regensburg hinzugefügt, die für das ganze Danmpfbahnzeitalter Gültigkeit hatte, und die Strecke für den Eisenbahnfreund äußerst attraktiv gestaltete. Durch die auf der Strecken möglichen hohen Geschwindigkeiten (fast horizontal und große Kurvenradien), wurde fast jede Schnellzugtype kurz vor ihrer Ausmusterung noch auf dieser Linie eingesetzt.

Technische Daten der „Suevia“ Bauart 1 A 1 n2 Tender 2 T 3,35. Zylinder ϕ 305 mm, Kolbenhub 508 mm, Rostfläche 0,72 qm, Verd. heizfl. 46,4 qm, Kesseldruck 0,3 atü, Treibrad ϕ 1524 mm, Laufrad ϕ 915 mm, Leergewicht ca. 15,0 t, Dienstgewicht 17,2 t, Reibungsgewicht 6,8 t, Vorräte Wasser 3,35 cbm, Brennstoff 2,5 cbm, Höchstgeschwindigkeit 40 km/h, Baujahr 1844, Maffei, München.

Am 7. Mai fuhr der erste inoffizielle Probezug durch Abensberg. Obwohl nicht angekündigt eilte Bürgermeister Stark mit seinem Gemeindegremium in Amtstracht zum Bahnhof um die Herren zu empfangen.

Mit Erlaß vom 10. Mai 1874 unterstellte das Staatsministerium des kgl. Hauses und des Äußeren die Strecke Ingolstadt-Regensburg dem Bezirk des Oberbahnamts München sowie der Hauptwerkstätte München.

Interessant ist auch, daß die Bayerische Staatsbahn die Längen-Entfernung der Lage und Hochbaupläne mit Profilvernummern angab. 1 Profil war dabei jeweils 500 Fuß = 145,92 m vom Münchner Staatsbahnhof entfernt. Das Profil 480 wäre somit 71,03 km auf der Bahnlinie von München entfernt.

An der Strecke wurden errichtet Güterexpeditionen 1. Klasse in Manching, Vohburg, Münchsmünster, Neustadt, Abensberg, Saal, Alkofen/Abbach und Sinzing. Thaldorf sollte eine Expedition 2. Klasse und Gundelshausen eine Haltestelle erhalten. Für den Betrieb auf der Strecke war ursprünglich nur Tagdienst vorgesehen. Da Regensburg bis zur Eröffnung der Bahn nur einen Ostbahnhof hatte, mußte man 1874 zur Abfertigung der Staatsbahnzüge auf der Donautalbahn auch Staatspersonal einsetzen. Vorgesehen waren in Regensburg: Ein Inspektor, ein Offizial als Güterverwaltungsvorstand, ein Assistent für den Betrieb, ein Expeditör und ein Amtsgehilfe für den Fahrkarten-, Gepäck- und Telegrafendienst, ein Expeditör und ein Amtsgehilfe für den Güterdienst, ein Stationsmeister und vier Stationsdiener. Insgesamt 13 Staatsbahnbedienstete. Interessant hierbei, dürften auch die früher sehr auffälligen Uniformen der „Bahn-“ und „Wechselwärter“ gewesen sein, welche aus grauen Beinkleidern, Spenser von knapptem Tuch mit schwarzen Aufschlägen, schwarzen Filzhut mit Emblem und Nummer, Horn und Ledertasche bestand. Höchst eindrucksvoll wirkte auch die damalige Gala-Uniform der Bahnmeister: Graue Beinkleider, knapptes Frack mit schwarzem Kragen und Aufschlägen, graue Mütze mit rotem Vorstoß und Haudegen.

Die Station Abensberg erhielt 1 Hauptgleis, 2 Nebengleise sowie ein Ladegleis, Lagerampe und Waag. 1904 erhielt Abensberg eine Stellwerksanlage von der Lokomotivfabrik Krauss & Co., München, die 1926 ergänzt wurde.

Die festliche Eröffnung

Die Münchner Abendzeitung brachte am 19. Mai die erste Nachricht über den neuen Fahrplan und die definitive Bahneröffnung am 1. Juni. Wegen der eigentlichen Eröffnung der Bahn kam es zwischen dem Staatsministerium des kgl. Hauses und des Äußeren mit der Ostbahn zu einem längeren Schriftwechsel.

„Am 29. Mai entwickelte sich ein reges Leben und Treiben an der ganzen Bahnlinie, als die Lokomotive „Jettingen“ das ganze Betriebspersonal mit Weibern und Kindern samt deren Hauseinrichtungen brachte.“ So schrieb der damalige Bürgermeister Nicolaus Stark in seine Familienchronik. Der Name Jettingen ist also der zweite uns überlieferte Name einer Lokomotive. Sämtliche Lokomotiven der kgl. bayerischen Staatsbahn hatten noch eigene Namen, die in großen Messingbuchstaben an der Kesselverkleidung prangten. Erst ab 1891–1892 erhielten die Lokomotiven Nummern. Die Stückzahl war inzwischen für Namen zu groß geworden, mit Nummern konnte man die Gattungen besser bezeichnen.

Die Jettingen, eine Lokomotive der Gattung BV, wurde 1861 gebaut. Die Ausmusterung erfolgte 1896. Sie gehörte zur 3. Serie dieser Lokomotivgattung. Von der BV wurden insgesamt 110 Stück gebaut. Die letzte fuhr bis 1921 und wurde nach 61 Jahren Dienstzeit verkauft.

Folgende Lokomotivgattungen trugen Namen von an der Strecke gelegenen Orten, Flüssen und den Namen des berühmten bayerischen Geschichtsschreibers Johann Thurmayer genannt Aventin aus Abensberg.

Gattung	Stbs. Nr.	Name	Firma	F. Nr. Baujahr		
						Ausmusterung
A IV	84	Paar	Maffei	105	1852	1883
B I	39	Donau	Maffei	34	1848	1895
B IV	108	Regensburg	Hartmann	33	1852	1881
B VI	293	Abensberg	Maffei	526	1864	1906
	744	Sinzing	Maffei	1108	1876	1923
B IX	(347 432)					
B IX	745	Alling	Maffei	1109	1876	1923
C II	263	Ingolstadt	Maffei	483	1863	1894
C II	265	Kelheim	Maffei	485	1863	1894
	526	Vohburg	Maffei	906	1873	1923
C III	(537 412)					
C III	527	Abbach	Maffei	907	1873	1923
C III	554	Sandrach	Krauss	320	1874	1922
C III	560	Ilm	Krauss	321	1874	1922
C III	765	Thurmayer	Krauss	543	1876	1921
D VI	84	Paar	Maffei	1323	1883	
D VII	108	Regensburg	Krauss	1382	1883	
	(987 610)					

Von der eigentlichen Eröffnungsfeierlichkeiten berichtete das Abensberger Tagblatt. Von der Abens, 1. Juni. Die Bahnstrecke Ingolstadt–Regensburg wurde dem öffentlichen Verkehr übergeben. Unter den Bahnstationen dieser Strecke hatte die Stadt Neustadt sich festlich geschmückt, auch die Station Thaldorf hatte ein, wenn auch bescheidenes doch geschmackvoll schlichtes Festkleid angezogen, dagegen man in Saal und Sinzing nicht einmal einen grünen Strauch angebracht hatte. Das richtigste Verständniß für den heutigen Tag hatte die Stadt Abensberg, die jetzt durch die Zwischenstrecke von Ingolstadt–Regensburg in das große Bahnnetz Bayerns hineingezogen wurde. Die Hrn. Beamten und Geistlichen, der Magistrat mit dem Gemeindegremium, die Schuljugend mit ihren Lehrern zogen vom Hauptplatze der Stadt unter Musik zu dem Bahnhof, um dort die ersten beiden Züge zu begrüßen. Überraschend war es für den von Ingolstadt aus um 8 Uhr, sowie den um 8.30 Uhr von Regensburg eintreffenden Zug von Musik begrüßt zu werden. Jeder der Bahnzüge wurde mit dem Stadtwappen Abensberg und mit von weißgekleideten Mädchen dargebrachten Kränzen geziert, sowie auch die Festgäste mit Wein und Zigarren regalirt. Dieses überaus freundliche Entgegenkommen von Seite der Stadt Abensberg sowie die geschmackvolle Decoration, die an der Abensberger Bahnstation angebracht war, hat sämtliche Passagiere auf's angenehmste überrascht. Abensberg dürfte wohl die wichtigste Station auf der neuen Bahnstrecke Ingolstadt–Regensburg werden.

1. Juni 1874 Fahrplan Regensburg–Ingolstadt

Regensburg	7.00	morgens	12.25	mittags	5.00	nachmittags
Sinzing	7.12	„	12.37	„	5.12	„
Gundelshäusen	—	„	—	„	—	„
Abbach	7.38	„	1.03	„	5.38	„
Saal	7.50	„	1.15	„	5.50	„
Thaldorf	8.05	„	1.29	„	6.04	abends
Abensberg	8.21	„	1.45	„	6.20	„
Neustadt	8.37	„	2.01	„	6.36	„
Münchsmünster	8.51	„	2.15	„	6.50	„
Vohburg	9.04	„	2.28	„	7.03	„
Manching	—	„	—	„	—	„
Ingolstadt	9.30	„	2.55	„	7.30	„
Ingolstadt–Regensburg						
Ingolstadt	6.40	morgens	11.10	vormittags	8.20	abends
Manching	—	„	—	„	—	„
Vohburg	7.08	„	11.38	„	8.48	„
Münchsmünster	7.20	„	11.50	„	9.00	„
Neustadt	7.38	„	12.08	mittags	9.18	„
Abensberg	7.51	„	12.21	„	9.31	„
Thaldorf	8.07	„	12.37	„	9.47	„
Saal	8.21	„	12.51	„	10.01	nachts
Abbach	8.23	„	1.03	„	10.13	„
Gundelshäusen	—	„	—	„	—	„
Sinzing	8.59	„	1.29	„	10.39	„
Regensburg	9.10	„	1.40	„	10.43	„

Das Volk jedoch, wie zu allen Zeiten der Regierung gegenüber kritisch eingestellt, sang folgendes lustiges Lied. In seinem Sarkasmus könnte es geradezu von Ludwig Thoma selbst stammen.

„Mit den vielen Eisenbahnen
gibts so wenig Postillionen,
was uns sonst den Posthorn blies
pfeift uns jetzt die Lokomotiv.

Zuerst baun's den Donau-Main-Kanal,
War das a Jubel und a Schall.
Jetzt schautn scho kein Mensch mehr an,
Jetzt fahrn ma mit da Eisenbahn.

Studierts no fort, o meine Herrn,
Studierts amol aufs Gscheida wern,
Studierts amol auf's Schuldenzahl'n,
Sonst könnt die Sach no krumm ausfall'n.

Der Rothild is a reicha Mann,
Der schnell und gründlich helfen kann.
Man gibt ihm schon das fünft Prozent.
Möcht wiss'n, wers noch büßt am End.

Die Eisenbahn hat wenig Sinn.
Da liegt ja gar nichts Bsonders drinn.
Warts nur, nach etlich fünfzig Jahr'n
Da wern wir in den Lüften fahr'n.

Eisenbahn und Telegraph,
Die sand Geschwister-Kinder,
Da kennt ma fast koan Unterschied
Wie vom Metzger und vom Schinda.

Da steckens jetzt so Stangen auf
Von Rengschburg bis auf Minka
Und hängen Kupferdräht hinauf,
Zum Depeschiern!?! – O Kinder!

Eisenbahn und Dampfkamin
Die tean halt sakrisch stinka,
Da haltn d'Leut die Nasen zu
Von Rengschburg bis auf Minka.

Am Eröffnungstage war die Fahrt auf der ganzen Strecke kostenlos. Die baye-
rische Staatsbahn wollte die Bevölkerung von der Harmlosigkeit des neuen Ver-
kehrsmittels überzeugen. Nur wenige machten von dieser Gelegenheit Gebrauch.
Gar zu groß war noch die Furcht vor dem qualmenden Ungetüm. Es ist bezeich-
nend, daß die Abensberger, die doch so um ihre Bahn kämpften, vor Abfahrt des
Zuges noch schnell einen Schwachsinnigen in einen Waggon setzten. Sollte er doch
die Eisenbahn zuerst ausprobieren.

Wie angesehen der Beruf des Eisenbahners war, zeigt am besten ein Schnader-
hüpferl, das damals im ganzen Bezirk gesungen wurde.

„Jeder Bauernbua hot a Bauernmadl,
jeder Eisenbahna hot a Schix,
jede Kellnerin hot a Geldtaschen,
aber unser oaner der hot nix.“

Neben dem Bahndienst mußte auch der Postdienst versehen werden. In Abens-
berg waren dafür 2 Adjunkten, Hans Hüttinger und Josef Fischer, erforderlich.
Die amtliche Abfuhr und Zustellung von Eil- und Frachtgut wurde dem Spedi-
teur Kroiß übertragen. Von Seiten der Staatseisenbahn wollte man nach der Er-
öffnung, sich eine Besichtigungsfahrt verbunden mit einem Dijeuner in Regens-
burg nicht entgehen lassen und ordnete so für Dienstag den 6. Juni 1874 das Ver-
kehren eines Extrazuges an. Der Zug sollte um 9 Uhr München verlassen und
über Ingolstadt gegen 8.30 Uhr in Regensburg ankommen. Von Seiten der Bahn
wurden von dem mit der Durchführung der Extrafahrt beauftragten General-
direktionsrat Schamberger die Mitglieder der Generaldirektion, die Vorstände
der Oberämter München und Regensburg, der Münchner Eisenbahninspektor,
der Bahnamtsvorstand von Regensburg sowie die am Bau beschäftigten techni-
schen Beamten eingeladen. Die Ostbahn bat man gleichzeitig, den Extrazug auf
der Ostbahnstrecke von Regensburg über Landshut nach München zurückzu-
leiten, wobei die Ostbahn lediglich die Lokomotive mit Personal sowie einige
streckenkundige Bremser stellen mußte.

Über den Zug selbst ist ein interessanter zeitgenössischer Bericht vorhanden.

„München, 16. Juni. Heute Vormittags 9 Uhr ist zur Nachfeier der Eröffnung
der neuen Eisenbahnlinie Ingolstadt–Regensburg der Extrazug für die Abge-
ordneten von München abgelassen worden. Die Staatsbahnverwaltung hat für
diesen Festzug die umfassendsten Vorkehrungen getroffen, um der am Zuge
theilnehmenden Landesvertretung den augenscheinlichen Beweis von der Vor-
trefflichkeit der bestehenden Einrichtungen zu liefern. Mit aller Sorgfalt waren
nur solche Wagen für den Zug ausgewählt, welche allen Anforderungen in techni-
scher Beziehung entsprechen, für die unfehlbare Beschaffenheit von Achsen und
Rädern war nicht minder Sorge getragen als für die Eleganz der äußeren Erschei-
nung. Den Zug eröffnete eine Musterlokomotive. Der Vater der Häberlein'schen
Bremse war selbst erschienen, um den durch den Pfarrer Rußwurm argwöhnlich
gemachten Abgeordneten in optima forma die Vorzüge seines Bremsapparats
vor Augen zu führen. Der Zug enthielt im Ganzen 16 Wägen, und befanden sich
in demselben die k. Staatsminister v. Pfrezschner, Dr. v. Lutz, v. Pfeufer und
Berr, 5 Mitglieder der Kammer der Reichsräthe, zirka 60 der Abgeordneten-
kammer, ein großer Theil der Beamten des k. Staatsministeriums des k. Hauses

und des Außern, sowie der Generaldirection der Verkehrsanstalten. Auch eine Anzahl Damen beteiligte sich.“

Mittags um 10.30 Uhr fuhr der Zug ganz langsam durch den festlich dekorierten Abensberger Bahnhof.

Die kgl. bayerische Staatsbahn fährt auf der Donautalbahn

1874–1920

Die Auflösung der Eisenbahnbaukommission Abensberg und die Versetzung der Beamten derselben erfolgte am 2. Oktober.

Noch im Jahre 1874 errichtete Leutnant Haag aus Ingolstadt mit Mannschaften seiner Kompagnie die Telegrafeneitung zwischen Ingolstadt und Regensburg. In Biburg einquartiert, verlor der junge Secondleutnant sein Herz an die Biburger Brauerstochter Schlamp, heiratete und starb hochbetagt als Major in München. Eine Enkelin (Frau Marga Haag) lebt noch heute in Abensberg. Nach einem Jahr wurde die Nebenstrecke Saal-Kelheim (5 km) fertiggestellt und am 15. 5. 1876 dem Verkehr übergeben. Somit war der alte Ludwigkanal ebenfalls an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Durch seine geringe Kapazität, zu schmale Schleusen, verlor der Kanal jedoch damals schon seine Bedeutung. Heute! Nach über 100 Jahren entbrennt jetzt von neuem die Streitfrage, welche Bedeutung der neue Rhein-Main-Donaukanal in den 80er Jahren verkehrswirtschaftlich erreichen wird. Sollte die Donautalbahn zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden, wäre der Donauhafen Kelheim der günstigste Umschlagpunkt für den Großraum München und von 2 Richtungen zu erreichen. Einmal von Ingolstadt und das anderemal von München aus .

Am 20. 12. 1875 folgte die Nebenstrecke Sinzing–Alling. Diese kleine Nebenstrecke im romantischen Laabertal verband in erster Linie die damalige Papierfabrik mit dem bayerischen Eisenbahnnetz.

Am 2. September 1888 hatte die Donautalbahn königlichen Besuch. Prinz Leopold, Commandeur des I. bayerischen Armeecorps reiste mit der Bahn von Regensburg nach Abensberg. In Abensberg wurde ihm ein feierlicher Empfang zuteil. Die Menschen standen Spalier, der vor 2 Jahren gegründete Kriegerverein hatte Aufstellung genommen. Die Veteranen wurden seiner kgl. Hoheit persönlich vorgestellt. Der Prinz nahm seinen Aufenthalt im Pfarrhof und reiste am nächsten Tag nach Eining zum Manöver der 2. Division.

1895 kostete ein Personenbillet von Abensberg nach München 3. Klasse 2.80. Retour 4.60. Die Fahrt von Abensberg nach Regensburg –.90. Eine Rückfahrkarte 1.50. Ein Wagen Fracht mit 200 Zentner kostete von Abensberg nach München 40.–

Der leichteren Übersicht halber, folgte die Personen und Frachtraten aus verschiedenen Epochen.

1908	Fahrkarte 3. Klasse Abensberg–München	2.60 RM
	Fahrkarte 3. Klasse Abensberg–Regensburg	–.80 RM
	Fahrkarte 3. Klasse Abensberg–Ingolstadt	–.70 RM
1932	Fahrkarte 3. Klasse Abensberg–München	4.60 RM
	Fahrkarte 3. Klasse Abensberg–Regensburg	1.60 RM
	Fahrkarte 3. Klasse Abensberg–Ingolstadt	1.70 RM
	Ein Wagenfracht, 200 Zentner von Abensberg–München	60.— bis 114.–

Am Pfingstsonntag 1881 entgleiste beim Rangieren die Lokomotive mit Tender und 2 Wagen. Von 16.00–20.00 Uhr konnten die Bahnarbeiter nur mit großen Schwierigkeiten den Schaden beheben. Eine riesige Menschenmenge behinderte die Arbeiten. Der Polizeidiener Ludwig Kroiß mit seinen Gendarmen hatte Mühe, die Massen zurückzuhalten. Ab 20 Uhr war die Strecke unter Mitwirkung eines Ingolstädter Hilfszuges wieder passierbar.

„Die Abensberger Eisenbahnschmiede“

„1890 17. Mai. Als der letzte Personenzug von Regensburg ankam, hatte derselbe einen Eilgutwagen abzustößen. Der Stationsdiener Denzinger, eine feucht-fröhliche Natur hatte es an diesem Abend sehr eilig, da er noch zum „Schang“ (Triebswetter) auf ein Glas Bier wollte. In der Eile und Hast stellte er die Weiche um, bevor die hinteren Räder des Wagens diesselbe passiert hatten. Das Unvermeidliche trat ein: Der Wagen entgleiste, stürzte um, grub sich in den Kies ein, verbog die Schienen und demolierte die Weiche. Die Ausfahrt nach Regensburg war vollkommen gesperrt. Beruf und Freiheit Denzingers waren auf das höchste gefährdet. Bahnmeister Brückner rief nun alle Bahnarbeiter zusammen um den Wagen wieder aufzurichten, während Denzinger die Schlossermeister Michael Reitmeier und Otto Stegmayer, desgleichen den Schmiedemeister Eisenhofer zu Hilfe rief. Deren vereinten Kräften gelang es – auf jeder Esse wurde eine Schiene repariert und sie mußten die ganze Nacht durcharbeiten – den Schaden kurz vor Eintreffen des ersten Zuges zu beheben. Denzinger rechnete bereits mit fristloser Entlassung und atmete erleichtert auf, als der Morgenzug die reparierte Weiche passieren konnte. Das Oberbahnamt Ingolstadt hatte von diesem „Eisenbahnunglück“ nie etwas erfahren, so kameradschaftlich hielten die Beamten und Bediensteten der Station Abensberg zusammen.“

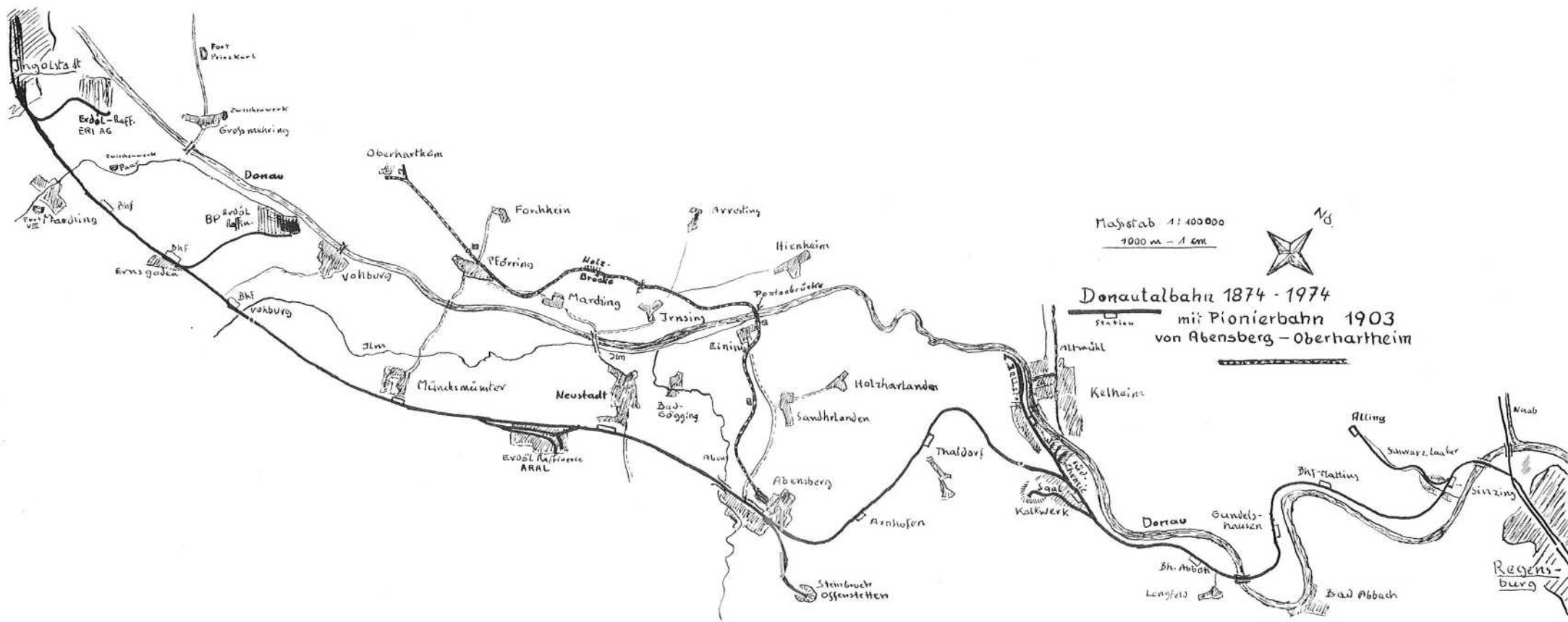
Durch die Zunahme des Güterverkehrs wurde 1891 die Gleisanlage um mehrere Gleise vermehrt.

Am 1. Januar 1894 wurde der Postdienst vom Eisenbahndienst getrennt. Der Bahnhof galt nunmehr als Sammelstelle mit der Bezeichnung „Postamt Abensberg II.“

1895 mußte die Gleisanlage von Abensberg wieder erweitert werden. Die alte freistehende Laderampe wurde abgerissen und eine neue, größere Rampe an die Güterhalle angebaut. Die Dampflokobile der Abensberger Maschinenfabrik Rößler konnten dadurch leichter verladen werden. Im Jahre 1895 wurde in Arnhofen eine Haltestelle errichtet. Diese wurde später zur Station mit Güterannahme ausgebaut. Der Bierbrauer Xaver Triebswetter mußte sich jedoch dem Oberbahnamt Ingolstadt gegenüber für 5 Jahre verpflichten jährlich mindestens 30 Waggon Güter zu laden. Konventionalstrafe pro Waggon 20.–.

Am 1. April des Jahres wurde durch das Oberpostamt Regensburg ein Postwagen eingerichtet, welcher den Verkehr zwischen der Bahn und der kgl. Stadtpost zu vermitteln hatte.

Am 1. Dezember 1896 wurde die Haltestelle Ernsgaden eröffnet. 1892 folgte der Büroanbau mit Wartesaal. Von 1904–1924 konnte Stückgut bis 250 kg abgefertigt werden. Seit 1924 jedoch ist Ernsgaden nunmehr ein Haltepunkt.



Bis zum Jahre 1896 kamen die Hopfenpflücker zu Fuß nach Abensberg. Die Bahnfahrt war ihnen zu teuer. Ab August 1896 berechnete die einfache Fahrkarte auch zur Rückfahrt wenn sie von der Gemeinde des Arbeitsortes abgestempelt war. Eine einfache, problemlose Lösung. Von da ab benutzten Scharen von Hopfenpflückern die Eisenbahn. Eine lustige Anekdote vom Juni 1897 erzählt F. X. Osterrieder in den „Heimatklingen“.

„Wie die Auerer zu ihren Spanferkeln kamen“

1897 Juni. Die Schweinehändler Grimm von Vohburg und Josef Spenger Abensberg, verladen einen Waggon junge Schweine, sogenannte Frischlinge. Es war ein ungewöhnlich warmer Abend. Der Wagen sollte am nächsten Tag mit dem ersten Zug nach Weißenburg am Sand weitergehen. Ein Stationsdiener, der in Ablösung des Stationsdieners Denzinger Dienst machte und von dieser Verladung nichts wußte, schloß angeblich die Ventilation des Wagens. Als Grimm und Spenger vor Abfahrt des Zuges ihre Schweine nochmals besichtigen wollen, waren sie sämtliche tot; im geschlossenen Wagen waren sie erstickt. Dieser Unglücksfall verbreitete sich ziemlich rasch in Abensberg, speziell in der Vorstadt Au. Arme Leute kamen scharenweise und holten sich die Schweine ab, um so einen billigen Braten zu bekommen. Bis der Wasenmeister Huber sich mit seinem Fuhrwerk einstellte, um die erstickten Tiere abzuholen, waren nur mehr einige Stück vorhanden. Die anderen hatten alle schon ihre Liebhaber gefunden.

1899 In einer ausführlichen Vorstellung haben die Gemeinden Siegenburg, Abensberg, Train, Staudach, Tollbach, Niederumelsdorf, Wildenberg Biburg, Altdürnbuch, Hörlbach und Kirchdorf die Notwendigkeit einer Bahnlinie Abensberg–Siegenburg dargelegt und das kgl. Staatsministerium des kgl. Hauses und des Äußeren in München gebeten auf Kosten der Gemeinden Abensberg–Siegenburg ein Projekt über diese Bahn ausarbeiten und dem Landtage auf Grund dieses Projektes ein Gesetz über die Erbauung vorgenannter Bahn vorlegen zu lassen. Durch Entschließung des kgl. Staatsministeriums des kgl. Hauses und des Äußeren vom 17. Mai 1897 wurde die Generaldirektion der kgl. bayerischen Staatseisenbahn ermächtigt, generelle Vorarbeiten für eine Lokalbahn Abensberg–Siegenburg auf Kosten der Interessenten vorzunehmen. Von der Generaldirektion der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen wurde hierauf im November 1899 ein generelles Projekt für die Lokalbahn Abensberg–Siegenburg fertiggestellt. Die an die Kammer der Abgeordneten gerichtete Petition über diese Bahn wurde am 26. Dezember 1899 vom Lokalbahn Ausschluß der kgl. Staatsregierung zur Würdigung überwiesen.

1900. Dem Gesuche des Eisenbahnkomitees Rohr um einen Zuschuß zur Erbauung einer Lokalbahn von Rohr nach Abensberg wurde in den Sitzungen des Stadtmagistrates Abensberg vom 12. April und des Gremiums der Gemeindebevollmächtigten vom 16. April stattgegeben und zur Herstellung einer direkten Lokalbahn von Rohr über Kirchdorf oder Offenstetten nach Abensberg einen Zuschuß von 10 000 Mk., zu den Grunderwerbskosten genehmigt, da die Stadt durch Anschluß des Marktes Rohr und Umgebung eine Verbesserung des Verkehrs zu hoffen hat.

1902–1903 verkehrten, während zwei Fahrplanperioden auf der Strecke Regensburg–Ingolstadt–Augsburg zwei Schnellzugspaare. Sie erbrachten jedenfalls nicht die gewünschte Kapazität und wurden wieder eingestellt. Um 1880 hatte man schon einen ähnlichen Versuch unternommen. Allerdings können selbst heute noch auf dieser Strecke fast in allen Abschnitten D-Zugsgeschwindigkeiten gefahren werden. Der Verkehr wurde jetzt im durchgehenden Nachtdienst von 10 Personen- und 6 Güterzügen bewältigt.

Um dem Eisenbahnfreund einen Anhaltspunkt über die verwendeten Lokomotivgattungen zu geben folgt eine Stationierungsliste der Bahnhöfe Ingolstadt und Regensburg von 1902. Selbstverständlich wurden auf der Strecke von Regensburg aus auch viele ehemalige Ostbahnlokomotiven eingesetzt. Das Bild mit dem Zug auf der Abensbrücke zeigt eine ehemalige Ostbahn BV. Da Bayern teure Kohle importieren mußte, aber von Einfuhren unabhängig sein wollte, fuhr die kgl. bayerische Staatsbahn in den 70er und 80er Jahren mit Torf aus den großen Torfbrüchen bei Rosenheim. Die Heizkraft des Torfes war jedoch wesentlich schwächer und so mußte jede Lok einen sogenannten Munitionswagen (ein Güterwagen mit Torf) hinter dem Tender führen. Die Torftender selbst waren oftmals größer als die Lokomotiven.

STATIONIERUNG INGOLSTADT 1902

Schnellzuglokomotiven und Personenzuglokomotiven BV, BVIII, BIX.

Güterzuglokomotiven CIII. Rangierlokomotiven und Lokalbahnlokomotiven CIII
DIV, DVI, DVII, DXI L. E. Kinding

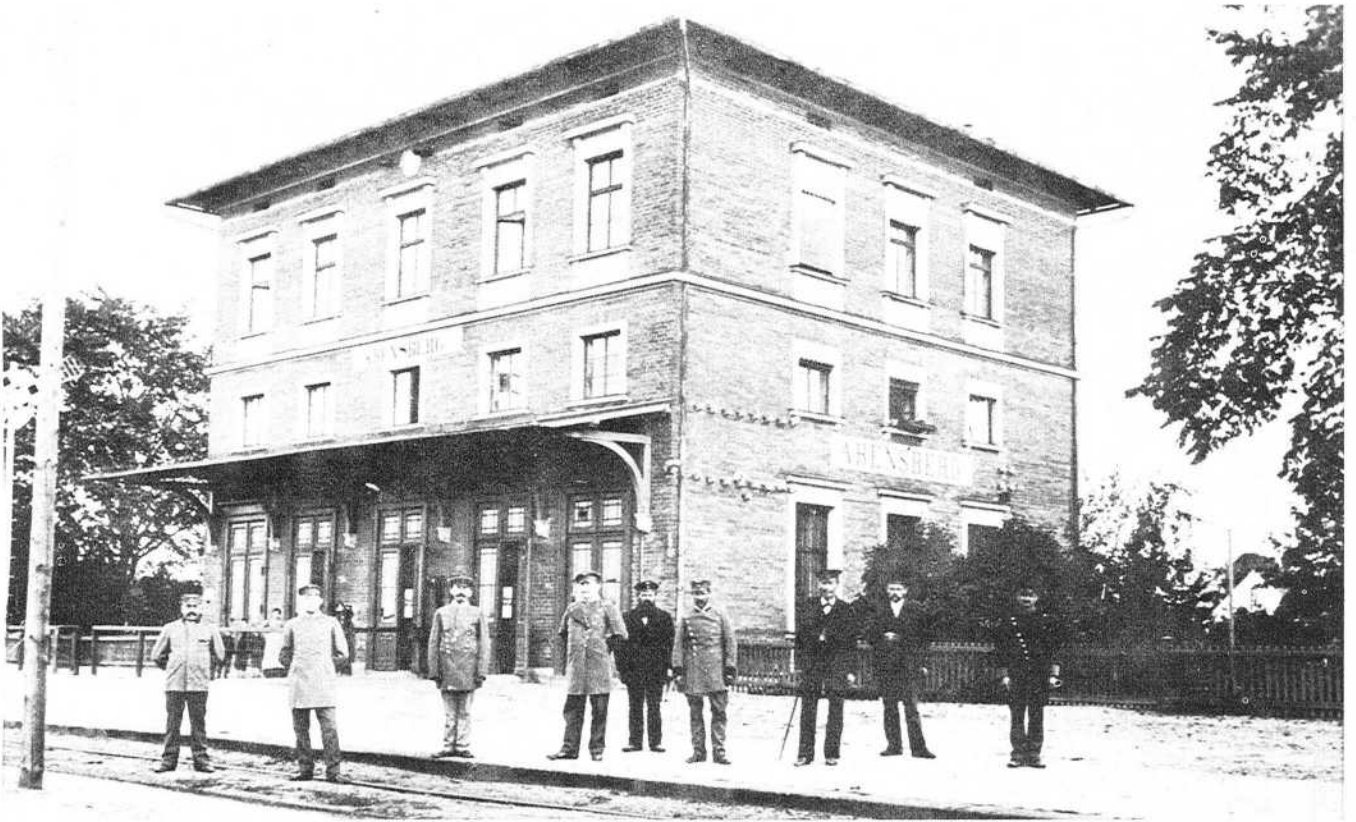
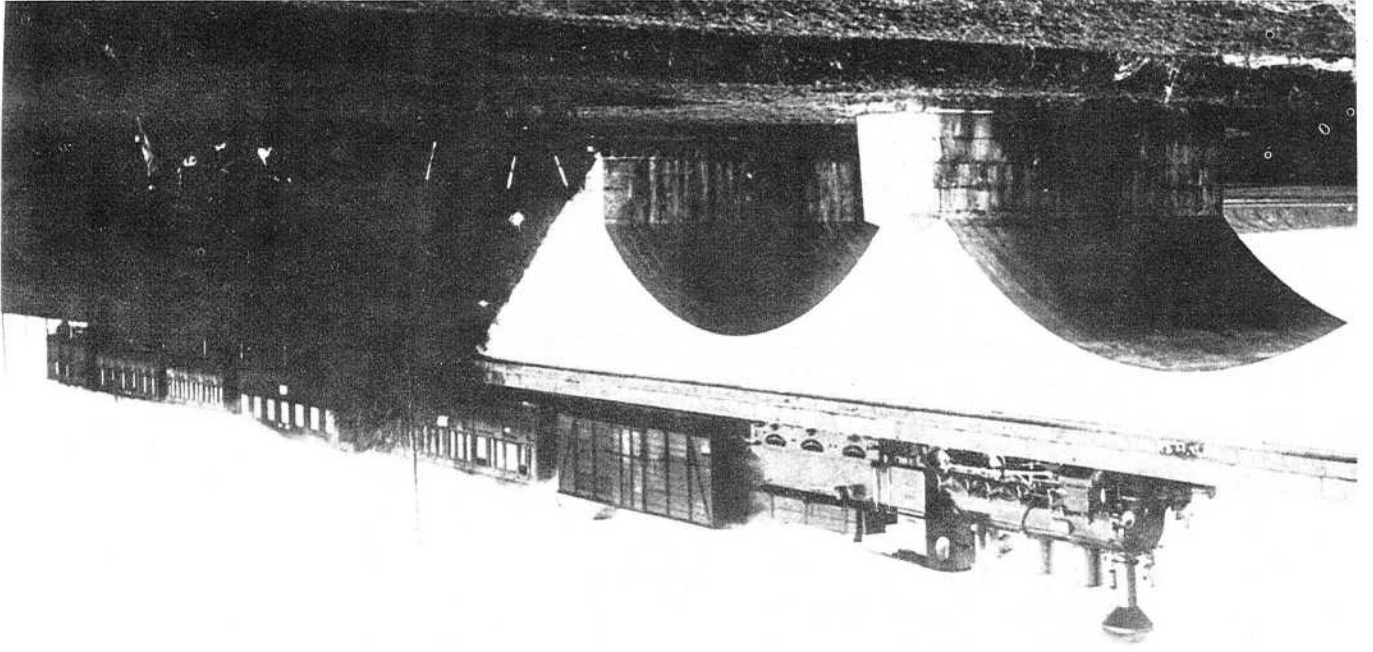
STATIONIERUNG REGENSBURG 1902

Schnellzuglokomotiven und Personenzuglokomotiven BV, BX, BXI.
Güterzuglokomotiven CIII

Rangierloks und Lokalbahnlokomotiven DII, DIV, DVII DXI

Um die Jahrhundertwende erreichte der bayerische Lokomotivbau unter dem begabten Konstrukteur von Hammeln, bei der Firma Maffei seinen Höhepunkt. Die schnellste Lok Deutschlands fuhr 1907 mit 154 km/h einen Geschwindigkeitsrekord. Auf unserer Linie ist diese grüne Königin, die heute noch im Nürnberger Verkehrsmuseum zu sehen ist, nicht gefahren. Es gab nur ein Exemplar und die riesigen Räder von 2,20 m Durchmesser kamen auf nasser Schiene leicht ins Schleudern.

Am 1. Oktober 1907 erst, wurde durch die Neuorganisation der Staatsbahnverwaltung der „Eisenbahner Arrest“ aufgehoben. Bis dahin konnten die Eisen-



Die Abensberger Eisenbahner im Jahre 1907

bahn und Postbehörden außer den üblichen Disziplinarstrafen ihren Angestellten oder Bediensteten auch eine Arreststrafe aufbrummen.

Am 29. Oktober 1908 fand die Probefahrt des Motorpostverkehrs Pfeffenhausen–Siegenburg–Abensberg statt. Der Motorkraftwagen sollte täglich zweimal verkehren. Am 1. November nahm das Postautomobil seine regelmäßigen Fahrten auf. Die Motorpostlinie Mainburg–Siegenburg wurde 1912 eröffnet. Die Verbindung Abensberg–Mainburg war hergestellt.

1913 wurden die Wartesäle in Abensberg zu klein. Durch Baumeister Pampel wurde der II. Klasse-Warteraum Gepäckraum und der Warteraum II. Klasse zur Hälfte als Durchgang und zur anderen Hälfte als vergrößerter Schaltervorplatz verwendet. Der Warteraum 3. Klasse wurde an der Ostseite des Bahnhofs bis zum 1. Stock neu aufgebaut.

Aus Anlaß des Besuches des deutschen Kaisers in Kelheim zur 50-Jahrfeier der Befreiungshalle wurden 1913 sämtliche Bahnhöfe auf der Strecke Ingolstadt-Regensburg mit grüner Ölfarbe gestrichen und weiß eingefasst. Das alte Gelbbraun vom Bahnhofsneubau an den äußeren Fassaden verschwand dabei.

Kurz vor Ausbruch des 1. Weltkrieges war die eigentliche Blütezeit der kgl. bayr. Staatsbahn. Auf den Schnellzugstrecken fuhr bereits die berühmte S^{3/4}. Eine Schnellzugslokomotive, die heute noch als Königin der Dampflokomotiven gilt. Den Reisezugsverkehr auf der Strecke Ingolstadt-Regensburg bewältigte jedoch immer noch die B IX und teilweise schon die B XI.

Ein Stationierungsverzeichnis von Ingolstadt und Regensburg gibt Aufschluß über die 1914 vorhandenen Stückzahlen.

Ingolstadt 1914:

B IX: 3 Stück; B XI: 2 Stück; C II: 8 Stück; C IV: 12 Stück; D IV: 7 Stück; Pl $\frac{2}{3}$ H: 17 Stück; Pl L $\frac{2}{2}$ Stück; Schmalsp.: 6 Stück.

Regensburg 1914:

B IX: 3 Stück; B XI: 5 Stück; BB II: 2 Stück; C III: 34 Stück; C V: 20 Stück; D I: 2 Stück; D II: 4 Stück; D IV: 11 Stück; D VI: 4 Stück; D VII: 7 Stück; D IX: 8 Stück; D XI: 5 Stück; Pl $\frac{2}{3}$ H: 7 Stück; Pl L $\frac{2}{2}$: 1 Stück.

Der Ausbruch des 1. Weltkrieges stellte die Linie ebenfalls vor große Probleme. Neben den Transportleistungen für Militärzüge kamen die Dienstschwierigkeiten durch Personaleinsparungen. In den Tagen der Mobilmachung (ab 2. August 1914) wurden die Bahnhofsgebäude in Abensberg als Verpflegungsstation benutzt.

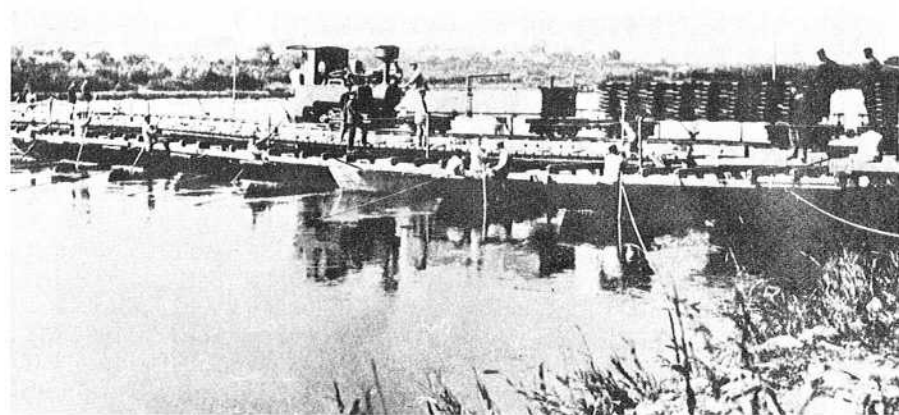
1919. Mit dem Ende des Königreichs Bayern ging die Zeit der kgl. bayr. Staatsbahn zu Ende. Bis 1920 fristete die bayerische Staatsbahn unter Gruppenverwaltung „Bayern“ noch ein bescheidenes, selbständiges Dasein. Am 1. 4. 1920 ging die Gruppenverwaltung Bayern in der deutschen Reichsbahn auf. Die bekannten dunkelgrünen Lokomotiven mit ihren Messingschildern verschwanden und wurden von den nüchternen, schwarzen Giganten der Reichsbahn verdrängt.

DIE KGL. BAYR. EISENBAHNTRUPPEN

Seine Majestät König Ludwig von Bayern verfügt mit allerhöchster Entschlie-ßung d. d. Hohenschwangau vom 16. Dezember 1872 die Errichtung einer Eisenbahnkompagnie für die bayerische Armee. Mit einem Mannschafsstab von 6 Offizieren und 128 Mann trat die Kompagnie in Ingolstadt zusammen. Für

die Heranbildung der Mannschaft wurde die bereits erwähnte Lokomotive Suevia angekauft. Dazu drei Güterwagen und ein Bahndienstwagen. In den folgenden Jahren sammelte die Kompagnie ihre Erfahrung beim Bau der Bahnstrecken in fast ganz Bayern. 1877 erhielt die Kompagnie die erste, in Teilen vorgefertigte Sternberg Kriegsbrücke.

1878 wurde die alte Suevia ausgemustert. Aus der bayerischen Eisenbahnkompagnie ging am 16. März 1887 das bayerische Eisenbahnbatallion hervor. Das neue Batallion zog vom 14.–30. April nach München-Oberwiesenfeld. 1892 ging man dazu über, Nachschubübungen auf selbst errichteten Feldbahngeleisen zu halten. Das Gleismaterial bestand aus fertig montierten Gleisejochen von 5 Meter Länge – geraden Jochen und Krümmungsrahmen für Kurven von 60 und 30 Metern Halbmesser. Zur Herstellung von Gleisabzweigungen wurden aus 3 Stücken bestehende Schleppeichen mit $\frac{1}{3}$ Kreuzung verwendet. Von einem ausgeschriebenen Wettbewerb trug die Kraußsche Lokomotivfabrik in München den Sieg davon, deren sogenannte Duplex oder Zwillings-Maschinen – zwei mit den Feuerungen gegeneinander gekuppelte dreiachsige Lokomotiven – allen Anforderungen entsprachen. Wegen des geringen Achsabstandes von 60 cm konnten diese Maschinen einen 30 Meter-Radius befahren. Durch die niedere Schwerpunktage verringerte sich die Entgleisungsgefahr wesentlich. Das Feldbahnmaterial bestand aus Plattformwagen von 5000 kg Tragkraft, bei welchen die Plattformen auf zwei zweiachsigen Drehgestellen auflagen.



Die Manöverbahn Abensberg-Oberhartheim bei Ingolstadt

Vom 1. bis 24. Juli erhielten die Abensberger eine Einquartierung von 18 Offizieren, 324 Mann vom Eisenbahnbatallion München und 50 Offiziere, 1011 Mann vom 2. Fußartillerie-Regiment. Das Manöver – ein Angriff auf die Festung Ingolstadt – diente dazu, erstmals schwere Artillerie durch den Einsatz der Feldeisenbahn zum Tragen zu bringen. Am 25. August wurde von der 1. Baukompagnie des kgl. Eisenbahnbatallions mit dem Bau der 23 Kilometer langen Feldbahn von Abensberg-Eining-Marching-Pförring bis Oberhartheim begonnen. Nach ununterbrochener Tag- und Nachtarbeit stellte man die Strecke in wenigen Tagen fertig. Der Ausgangsbahnhof wurde nördlich des Abensberger Bahnhofs angelegt. Zum Transport der Materialien und der schweren Geschütze wurden insgesamt 13 Lokomotiven verwendet. Mit einer Pontonbrücke überquerten bei Eining die Pioniere die Donau.

Die Steinbruchbahn Offenstetten–Abensberg

1877–78 errichtete die Steingewerkschaft Offenstetten von der Bahnstation Abensberg bis zu ihrem Kalkofen und Steinlager in der Gemeinde See-Offenstetten eine Industriebahn mit Pferdebetrieb. Die Strecke sollte nach einigen Jahren bis zum Tonwerk Einmuß–Großmuß ausgebaut werden. Das Tonwerk Mering bei Augsburg, dem das Werk „Muß“ angegliedert war, brachte jedoch nicht die zum Bahnbau benötigten Mittel auf. Der Steinbruch Offenstetten zählte zu den berühmtesten Steinbrüchen Bayerns. Er gehörte zum oberen Malm mit Karstbildungen, Schutzfelschichten und tertiären Spaltenfüllungen. In 160 cm Tiefe kamen sehr feine und gleichmäßig gekörnte Kalke mit einzelnen Fossilien vor. Besonders von Bildhauern war dieses Gestein sehr geschätzt.

1889–1890 wurde das Gestein im Großen abgebaut.

1912 wurde die Bahn elektrisch betrieben. In Abensberg errichtete man vor der Bahnhöfeinfahrt ein Motoren- und Lagerhaus. Ein 100 PS starker Dieselmotor diente zur Stromerzeugung. Das Schwungrad wog allein 9 Tonnen. Der Motor wurde später nach Ägypten verkauft. Ein Triebwagen beförderte die Loren.

Eine interessante Tatsache, wenn man bedenkt, daß es damals in Deutschland nur ganze 7 E-Strecken gab, Mecklenbeuren–Tettngang 1895, Bad Aibling–Feilnbach (1897), Potsdam Ringbahnhof–Lichterfelde Ost (1903), Murnau–Oberammergau (1904), Marienfelde–Zossen (Versuchstrecke 1901–1904), Hamburg Altona (1907), und Berchtesgaden–Schellenberg Grenze (1908). Wie man sieht, handelte es sich dabei hauptsächlich um Lokal- oder Stadtbahnen.

Nach einiger Zeit wurde auf Dampfbetrieb umgestellt.

Ein einziges, fast vergilbtes Foto, zeigt den Dampfbetrieb auf der Bahn. Die Lokomotive, eine B-Lok, ist vermutlich eine bayerische DL. Der Abensberger Stadtmüllerssohn Stephan Dantscher, lernte auf der Wanderschaft in Rußland eine Lokomotive zu bedienen. Wieder in der Heimat, konnte er seine Kenntnisse gut verwerten. Er wurde der erste Lokomotivführer auf der 3 km langen Steinbruchbahn.

Am 15. März 1920 wurde das Industrieunternehmen, nachdem es wiederum zweimal den Besitzer wechselte aufgelöst. Die Gleisanlagen wurden bis zum Bahnhof Abensberg abgebrochen und verschrottet. Am 12. November kaufte der Steinmetz Limmer den Steinbruch und führte noch einige Zeit den Transport auf dem Bahndamm mit Dampflokomo-bilen fort, um einige Zeit darauf den Betrieb ganz einzustellen.

Die Reichsbahnzeit 1920-1949

Die Zeit der schwarzen Giganten

Die neugegründete Reichsbahn stand vor dem Problem über 350 verschiedene Lokomotivgattungen aus der Länderbahnzeit zu übernehmen. Die ersten Einheitsloks wurden konstruiert. Lokomotiven, deren Bauteile untereinander austauschbar waren. Das dunkelgrün der Länderbahnlokomotiven verschwand und die Loks, alte und neue erschienen in einfachem Schwarz, nur unterbrochen durch den roten Rahmen und den hellroten Radsternen. 1925 war die Blütezeit der Dampflokomotiven erreicht. 28 700 Stück dampften im damaligen Deutschen Reich. Ab 1925 ging es mit der Dampftraktionen zugunsten anderer Traktionen langsam bergab. 1973 gab es in der Bundesrepublik noch ganze 829 Stück. Die bunte Uniform des kgl. bayerischen Beamten wich dem dunkelblau der Eisenbahnerjacke.

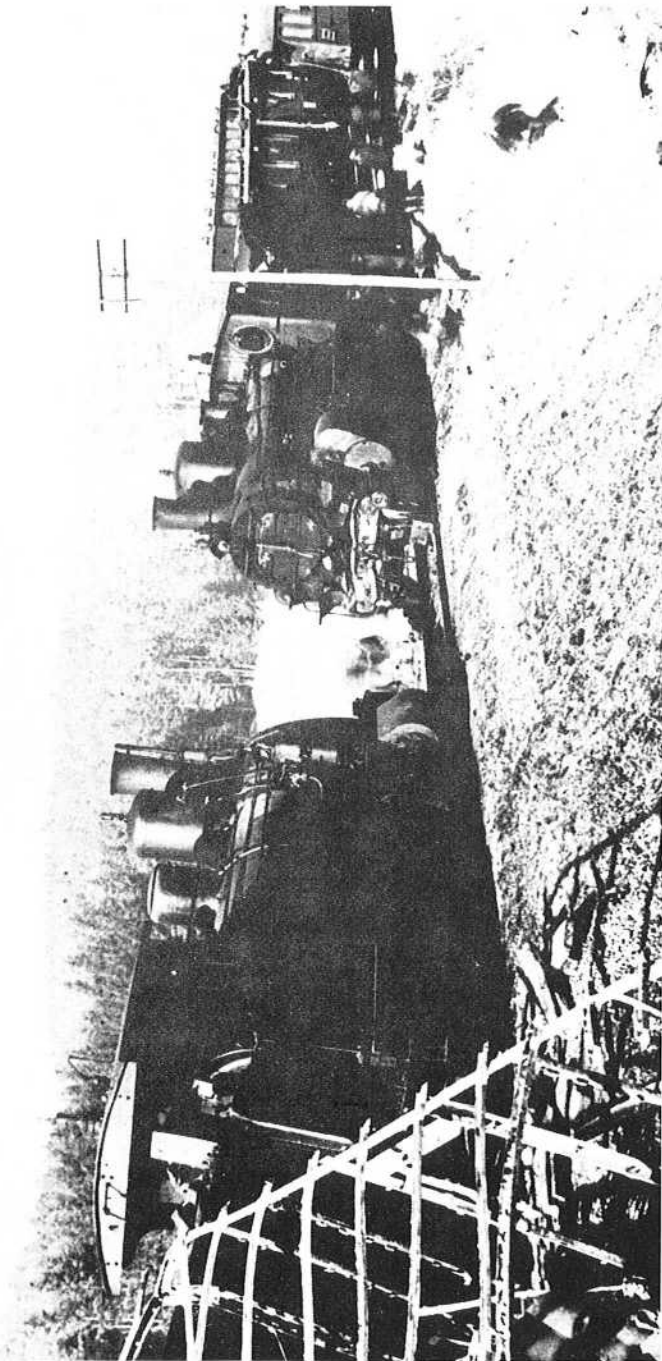
Um 1922 fuhr noch die bayerische CV 17^a auf dieser Strecke. Der Hopfenanbau in der Hallertau erlangte immer größere Bedeutung. Abensberg wurde eine wichtige Verladestation für Hopfen. Die Hopfenhändler hatten ihren Sitz hauptsächlich in Nürnberg und Abensberg. Das „Tor der Hallertau“ konnte mit seiner Bahnstation von zwei Seiten Nürnberg bedienen. Nach der Hopfenernte feierten die Abensberger ihren „Gillamoos“. Aus ihm wurde einer der größten Märkte Bayerns. Der reiche Hopfenbauer der Hallertau gebrauchte in erster Linie Pferde als Zugtiere. Junge Ochsen wurden in großen Mengen auf dem Gillamoos verkauft. Die Reichsbahn fuhr damit Viehsonderzüge nach Mainz-Bingerbrück und Main-Bernheim. Für diese schweren Züge wurde (vermutlich vom BW Rothenkirchen) eine schwere Malletlokomotive der Baureihe 96 angefordert. Somit fuhren auch auf der „brettlenen“ Strecke Regensburg–Ingolstadt die mächtigsten Lokomotiven der ehemaligen kgl. bayerischen Staatsbahn.

Durch die Sparmaßnahmen der Reichsbahn und durch den Verkehrsrückgang wurde Abensberg von einer Station 2. Klasse in eine Station 3. Klasse umgewandelt, und zwar unter gleichzeitigem Einzug eines Sekretärpostens und zweier Ladeschaffnerstellen.

Für die Lokomotivhistoriker folgt ein Stationierungsplan der Bahnbetriebswerke Regensburg und Ingolstadt vom Juli 1936.

BW REG (REGENSBURG)

18 403, 04, 06, 07, 14, 16, 47, 49, 64, 68, 69, 75, 77,
38 423, 25, 26, 27, 28, 38, 40, 42, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 59, 64, 65, 66, 67,
54 1513, 32, 78, 1614, 15, 31, 41, 46, 49, 53, 54, 71, 1705, 06,
57 554, 66, 78, 79, 83, 90,
58 1225, 1370, 79, 1448, 1672, 86, 91, 1729, 45, 52, 82, 1840, 77, 2102, 13, 41,
64 237, 39,
70 051, 63, 64, 74, 80 028, 29, 30, 31, 32,
81 001, 02, 86 192,



Zusammenstoß einer bayerischen CVI mit einer B XI während des 1. Weltkrieges in Thaldorf

89 601, 02, 03, 07, 18, 51, 55, 91 793, 1290,
92 2022, 28, 29, 30,
98 302, 523, 34, 832, 1001, 08,
E 17 04, 05, 06, 07, 08, 09, E 52 28, 32, 35,
E 77 04, 05, 06, 08, 09,

Bw IN (INGOLSTADT)

38 401, 07, 09, 16, 21, 53, 58, 73, 76, 44,
54 1527, 28, 29, 30, 36, 39, 70, 71, 73, 79, 80, 1622, 36, 37, 38, 39, 40,
57 1233, 2095, 2423, 2544, 2645, 74, 75, 76, 2941, 3022, 23, 27,
3165, 3237,
64 337, 38, 39, 40, 41, 43, 42, 63,
70 006, 07, 18, 27, 42, 44, 58, 93,
91 513, 629,
98 303, 07, 815, 18, 19, 20, 49, 57, 1042, 43, 44,

Im August 1939 rollten auf der Donautalbahn zum zweitenmal endlose Militärzüge. Im Verlauf des Krieges, besonders mit der Luftüberlegenheit der Alliierten, wurde der Eisenbahnverkehr auch auf dieser Strecke immer mehr eingeschränkt, und so manche Lokomotive rostete mit zerschossenem Kessel auf dem Abstellgleis. 1945 stand die Reichsbahn vor einem Neubeginn. Fast sämtliche Brücken dieser Strecke waren zerstört. Die Poikamer Donaubrücke wurde von amerikanischen Pionieren unter Verwendung eines deutschen Wehrmachtsbrückenteils wieder hergestellt. Mangelnde Lokomotiven und Fahrzeuge stellten die Reichsbahn vor ungeahnte Schwierigkeiten, die Transportprobleme zu lösen. Viele von unseren Heimatvertriebenen werden sich noch an die Trostlosigkeit der mit Stroh aufgeschütteten Güterwagen erinnern können. Noch manche alte Schnellzuglokomotive donnerte, vor einen Personenzug gespannt, über die nun ruhiger gewordene Donautalbahn. Das Auto wurde von Jahr zu Jahr für den Personenverkehr zu einer immer größeren Konkurrenz.

Nebenstrecken der Reichsbahnzeit

Das Kalkwerk Saal

Der Abbau von Kalkstein und seine Umwandlung zu gebranntem Kalk in Schachtofen ist in Saal seit rund 100 Jahren nachweisbar.

Den ersten größeren Ausbau der Brennkapazität erforderte die Versorgung der Firmen Bayerische Stickstoffwerke AG (gegr. 1908) und Bayerische Kraftwerke AG (gegr. 1920). Entscheidend für den Standort dieser Firmen war die in elektrische Energie umwandelbare Wasserkraft der Alz, dem Abfluß des Chiemsees in nordöstlicher Richtung.

Die Süddeutsche Kalkstickstoff-Werke AG Trostberg, durch Zusammenschluß der bayerischen Betriebe der Bayerische Stickstoffwerke AG mit der Bayerische

Kraftwerke AG im Jahre 1939 entstanden, baute das Werk Saal zum größten und modernsten Kalkwerk Süddeutschlands aus.

Saaler Kalk dient als Grundstoff für die Herstellung von Calciumcarbid, dem Ausgangsmaterial für die meisten SKW-Produkte, er wird aber auch direkt in der Landwirtschaft und in der Baustoffindustrie eingesetzt.

1973 wurden 360 000 t Branntkalk produziert. In den fünf SKW-Werken in Trostberg, Schalchen, Hart, Saal und Münchsmünster sind insgesamt 25 km Gleisanlagen eingebaut. 6 werkseigene Diesel-Lokomotiven sorgen für den innerbetrieblichen Schienenverkehr.

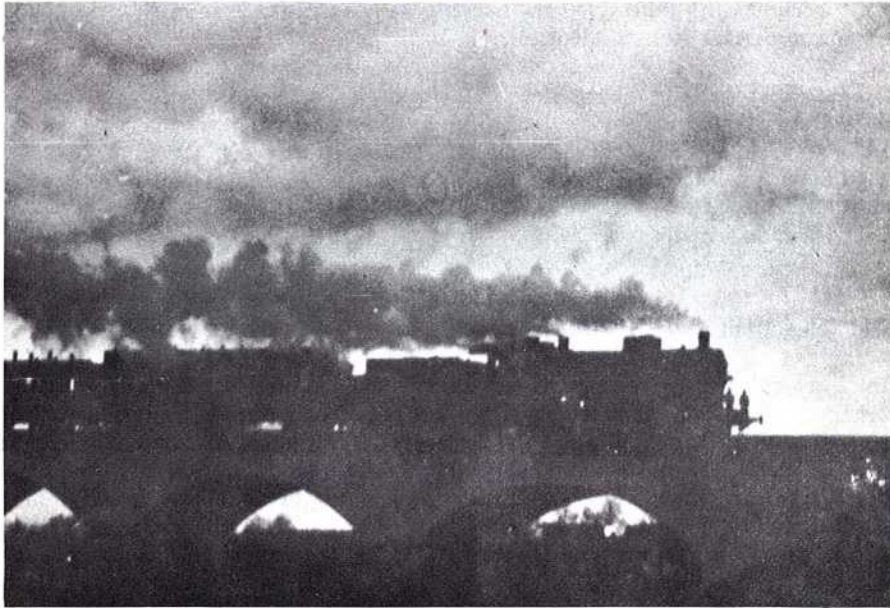
Die Zellstofffabrik der PAW Kelheim

Im Jahre 1860 gelang es erstmals der Chemie, aus Zellulosefasern des Fichtenholzes, Zellstoff als ein vollwertiges Ausgangsprodukt für die Herstellung von Papier zu gewinnen. Im Jahre 1884 wurde von der Simonius AG die „Zellulosefabrik“ Kelheim gebaut. Seit ihrer Gründung wurde der Holztransport innerhalb des Werkes auf einem eigenem Schmalspurgleis mit Handbetrieb durchgeführt. Zum Bahnhof Kelheim führte ein eigener Normalspurschienenstrang. 1926 wurde das Werk von der Zellstofffabrik Waldhof übernommen. Bis dahin wurden von der Reichsbahn die Waggons zur Entladestelle gefahren. Durch den fast vollständigen Neubau der Fabrik erhöhte sich Ein- und Ausfuhr wesentlich und ein eigener Werkslokverkehr wurde notwendig. Als erste Lokomotive beschaffte man eine Bn2 Dampflokomotive. Der kurze Zeit darauf eine zweite, stärkere Ausführung einer Bn2 folgte.

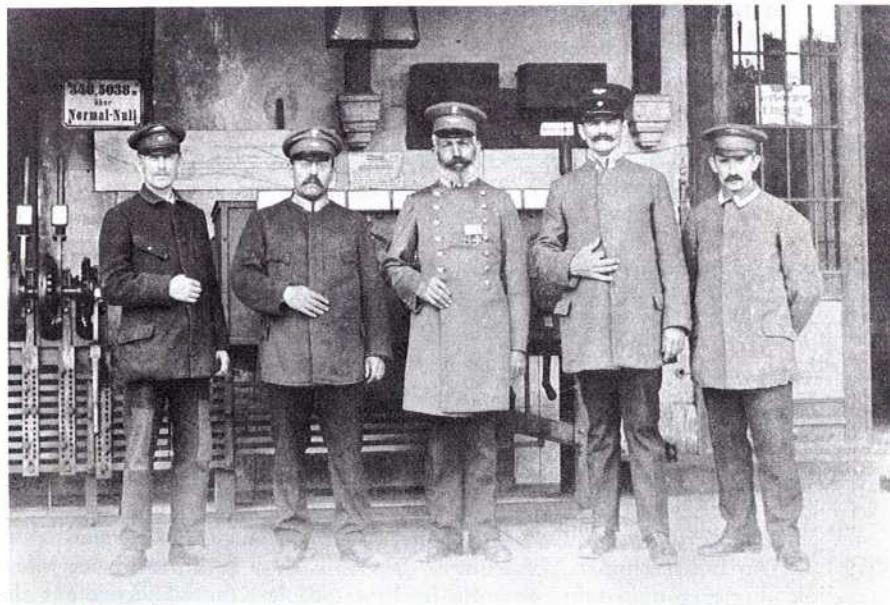
Die Daten:

Lok Nr. I	Lok Nr. II
Firma: Krauss, München	Firma: Hohenzollern, Düsseldorf-Grafenbg.
Nr. 2050	Nr. 19 240
Bauart: Bn 2 Baujahr 1889	Bauart: Bn 2 Baujahr 1900
Höchstgeschw. 30 km/h	Höchstgeschw. 30 km/h
Leistung: 240 PS	Leistung: 265 PS
Rostfläche: 0,20 qm	Rostfläche: 1,5 qm
Ges. Heizfläche: 54 qm	Ges. Heizfläche: 79 qm
Kesseldruck: 9 atü	Kesseldruck: 12 atü
Lokdienstlast: 20 Mp	Lokdienstlast: 23 Mp

Im Jahre 1936 folgte eine Cn2 Lokomotive und im Jahre 1954 ebenfalls eine Cn2 Lok. Durch ihren hohen Achsdruck ist die Henschellok auch heute noch jeder Diesellok überlegen und steht pausenlos im Einsatz. Die Krauss-Maffei dient als Ersatzmaschine. Während die zwei ersten Lokomotiven schon längst in irgendeinem Schmelztiegel ihr unrühmliches Ende fanden.



Personenzug mit einer 54er in Richtung Regensburg 1935



Die Sinzinger Eisenbahner von 1921

Lok Nr. III
 Firma: Krauss-Maffei, München
 Nr. 15 585
 Bauart: Cn 2 Baujahr 1936
 Höchstgeschw.: 45 km/h
 Leistung: 500 PS
 Rostfläche: 1,6 qm
 Ges. Heizfläche: 90 qm
 Lokdienstlast: 45 Mp

Lok Nr. IV
 Firma: Henschel, Kassel
 Nr. 25 013
 Bauart: Baujahr
 Höchstgeschw.: 40 km/h
 Leistung: 400 PS
 Rostfläche: 1,6 qm
 Ges. Heizfläche: 100 qm
 Lokdienstlast: 45 Mp

Die Gleisanlage des Werkes erstreckt sich im Jahre 1974 auf 5 km Gesamtgleisstrecke. Davon sind 600 m Übergangsgleis und 300 m Durchgangsgleis in Normalspur, alles übrige 600 mm Schmalspurgleis. 19 Weichen und eine Doppelkreuzungsweiche sind vorhanden. Ebenso eine 8 m Drehscheibe, eine Waggon-senk- und Hebebühne und eine Gleisfahrzeugwaage mit automatischer Wiege. Die PWA, Papierwerke Waldhof Aschaffenburg AG Werk Kelheim führt ihren Antransport des Rohstoffes Holz überwiegend per Schiene durch, ebenso den Versand der Fertigprodukte. In Monatsschnitt werden ca. 750–850 Wagen von der DB überstellt. Das Werk besitzt 25 S-Wagen zur Holzbeförderung 5 Om Wagen und 2 Chlor-Kesselwagen.

Das Werk Kelheim der Süd-Chemie AG München

Die größte Schwefelsäurefabrik Bayerns wurde 1937 gegründet. 1958 wurde die Produkten von Phosphatdüngemitteln aufgenommen. Die geografische Lage dieser Düngerfabrik ermöglicht eine frachtgünstige Versorgung der bayerischen Landwirtschaft. Das Werk besitzt ca. 600 m Gleisanschluss zur Südchemie. Den Werksverkehr besorgt eine eigene Klein-Diesellok, von Krauss-Maffei.

Süddeutsche Chemiefaser AG, Kelheim/Donau

Das Unternehmen wurde im Jahre 1935 gegründet und produzierte zunächst ausschließlich Viscose-Zellwolle. Ende der 50er Jahre wurde auch die Produktion von Acrylspinnfasern mit der Markenbezeichnung DOLAN aufgenommen. Etwa 50% der produzierten Fasern werden in alle wichtigen Länder der Erde exportiert.

Seit Beginn des Jahres 1968 gehören über 95% des Aktienkapitals der Farbwerke Hoechst AG, Frankfurt.

Das Werk besitzt 3355 m Gleis und 14 Weichen. 1936 wurde eine feuerlose Dampflok getauft und 1949 eine 200 PS starke Deutz-Diesellok umgetauscht. Während 1936 der Waggon-Umschlag noch 3000 Stück betrug, stieg er im Jahre 1974 auf 14 000 Wagen.

Die Deutsche Bundesbahn – Die Zeit der roten Diesel

Am 7. September 1949 wurde die „Reichsbahn im Gebiet der heutigen Bundesrepublik in „Deutsche Bundesbahn“ umbenannt. Die neugegründete Bundesbahn (Verkündigung des Bundesbahngesetzes vom 13. Dezember 1951) ging immer mehr dazu über, auf ihren drahtlosen Strecken die Diesellokomotive einzusetzen. Die Donautalbahn jedoch sollte noch eine Götterdämmerung der berühmten Königin der Dampflokomotiven erleben. Die bayerische S 3/6, der Baureihe 18, fuhr noch 1954–1959 den Eilzug von Regensburg nach Ulm. Hauptsächlich die 18 463, 18 514, 18 535. Außerplanmäßig verkehrte auch eine Maschine der Baureihe O 3 des BW Ulm. Trotz der verhältnismäßig ebenen Strecke war es für einen Heizer in der kalorienarmen Nachkriegszeit gar nicht so einfach einen schweren Güterzug mit einer Kriegsklok der Baureihe 52 zu befördern. Folgender lustiger Reim soll damals in Heizerkreisen seine Runde gemacht haben.

„Schwere Züge - lange Nächte
wenig Geld und keine Rechte
junges Weib und trocknes Brot
sind des Heizers früher Tod!“

Kurze Zeit fuhr auf der Donautalbahn auch ein „rassiger Ausländer“, die ehemalige preussische Schnellzuglokomotive P 10, die Baureihe 39. Ihr Debüt war nur von kurzer Dauer, ebenso wie das der Augsburger V 200 vor einem Eilzug. In den 60er Jahren (1963–1966) entstand das bayerische Mineralölzentrum im Raume Ingolstadt–Neustadt. Während der Rohöltransport konkurrenzlos den Pipelines gehört, stieg die Bundesbahn mit großen Investitionen in das keineswegs risikofreie Transportgeschäft ein. In den Bahnhof Ingolstadt wurden alleine 38 Millionen DM investiert. Hochleistungsfähige, moderne Bahnanlagen sind speziell für den sich entwickelnden Mineralölverkehr entstanden. Im Bereich des Hauptbahnhofes Ingolstadt verlegte man ca. 15 km neue Gleise und 70 Weichen. 2 Gleisbildstellwerke wurden gebaut. Das Transportvolumen im Raum Ingolstadt betrug 1967 ungefähr 30 Millionen t Rohöl und Mineralprodukte. 160 000 Kesselwagen kamen zum Versand.

Der Einsatz großräumiger Kesselwagen mit 60 t stieg ständig. 1967 wurden mit den Bauarbeiten auf der Strecke Ingolstadt–Regensburg begonnen. Der Bahnhof Manching erhielt drei weitere Gleise und ein Gleisbildstellwerk von dem aus die Weichen und Signale der Abzweigstelle Ernsgraden ferngestellt werden. In Matting entstand ein neuer Kreuzungsbahnhof mit zwei Hauptgleisen der seit Juni 1968 vom Bahnhof Sinzing aus ferngesteuert wird. Die Abzweigstelle Sandrach wurde an das Druckstellenwerk Ingolstadt angeschlossen. Sämtliche Bahnhöfe der Strecke sind inzwischen mit Dr. Anlagen ausgerüstet. Die Hauptgleise in den Bahnhöfen Abensberg, Thaldorf-Weltenburg, Saal, Bad Abbach und Sinzing wurden auf 650 m Nutzlänge verlängert. Im Bahnhof Vohburg wurde ein 650 m langes drittes Hauptgleis gebaut. Der Bau von Blinklichtanlagen als Ersatz für alle Schranken in den Bahnhöfen und auf der freien Strecke, soweit die Bahnübergänge nicht aufgehoben wurden, ist inzwischen durchgeführt. Ein Selbstblock besteht von Ingolstadt–Ernsgraden, Ernsgraden–Neustadt, Neu-

stadt–Bad Abbach und von Bad Abbach bis Regensburg. Die klar übersehbaren betrieblichen Vorgänge auf der Strecke, die wenigen Kreuzungen von Reisezügen, das geringe Rangieraufkommen in den Bahnhöfen, die selbsttätige Sicherung aller Bahnübergänge sowie die verhältnismäßig einfachen Einrichtungen, die für den Schutz der Reisenden erforderlich sind, sprechen eindeutig für die Fernsteuerung der 74 km langen eingleisigen Hauptbahn. Beim weiteren Ausbau trifft eine Datenverarbeitungsanlage die dispositiven Entscheidungen über die Betriebsvorgänge und gibt die entsprechenden Kommandos an die Bahnhöfe. An Hand des Fahrplanes und der Bahnhofsfahrordnungen ergibt sich das Planungsprogramm des normalen Zugbetriebes. Bei 7–12 Reisezügen und 15–35 Güterzügen in jeder Richtung ergeben sich keine großen Schwierigkeiten, die Steuerung der Zugbewegungen, das sind die Ein-, Aus- und Durchfahrten der Züge einschließlich dem Zuglauf auf der gesamten Strecke Regensburg–Ingolstadt, einem Prozeßsteuerrechner zu übertragen. Fast der gesamte Verkehr wird 100 Jahre nach der Eröffnung der Donautalbahn von Dieselfahrzeugen bewältigt. Die Baureihen 211, 216, 217, 218, 260 und 261 kommen hauptsächlich zum Einsatz. Nur vereinzelt sieht man noch eine Dampflokomotive der Reihe 50.

Eine Besonderheit! Im Sommer 1974 rollt ein auf diese Strecke umgeleiteter planmäßiger Güterzug mit einer elektrischen Lokomotive (E 94). Den natürlich noch nicht vorhandenen Fahrdrabt ersetzt eine V 218 als Vorspann. Und, als zur Zeit, eine der modernsten Lokomotiven der DB werden auf der Strecke die 218-218 und die 218-218 (Rotbeige Farbgebung) eingesetzt.

In der hundertjährigen Geschichte der unteren Donautalbahn spiegelt sich also auch ein Stück deutscher Lokomotivgeschichte. Beginnend mit der AI Lok „Suevia“ der Ingolstädter Eisenbahnkompagnie bis zu der 2800 PS schweren, türkisgrauen 218-218 der Deutschen Bundesbahn.

„Die Erdölraffinerie Ingolstadt AG – ERIAG“

1962–1964 wurde von der italienischen ENI und der Veba-Chemie dieses Werk errichtet. Interessant ist die Tatsache, daß die Gründung des Öl-Zentrums Ingolstadt und dessen Pipeline-Versorgung auf ein Gespräch des italienischen Ölindustriellen Mattei und dem damaligen bayerischen Wirtschaftsminister Schedel zurückzuführen ist. Der Durchsatz dieser Raffinerie betrug bei Beginn des Werkes 3 Millionen Tonnen und wird im Jahre 1974 6 Millionen Tonnen erreichen. Von Sandrach führt ein 4 km langes Verbindungsgleis zu den 12 km langen, eigenen Gleis und Abfüllanlagen. 3 werkseigene Dieselloks mit je 2 mal 250 PS und eine mit 500 PS verrichten den täglichen Vershubdienst.

Die Nebenstrecken der Deutschen Bundesbahn

Die Erdölraffinerie Neustadt

über die Aral AG. Zunächst für einen Durchsatz von 2,5 Millionen Tonnen/Jahr gebaut, vermag die Anlage nach Abschluß der Erweiterungen im Jahre 1973 nun 7 Millionen Tonnen Rohöl jährlich zu verarbeiten.

1964 wurde die Erdölraffinerie Neustadt als Bayerns größte Raffinerie gebaut. Muttergesellschaften Gelsenberg AG und Mobil Oil AG, verkaufen gemeinsam.

Je Wochentag verlassen mehr als 11000 t der verschiedensten Produkte per Schiene die Raffinerie. Das werksinterne Gleisnetz hat eine Länge von ca. 30 km; vier Dieselloks bewältigen den umfangreichen Rangierdienst. Wenig niedriger sind die Mengen, die per Straße und per Pipeline ausgeliefert werden.

Die BP Raffinerie Bayern in Vohburg

1967 gebaut wurde die Raffinerie im Mai 1968 eröffnet. Das Werk besitzt eine Rohölkapazität von 4,2 Millionen t. Als Besonderheit betreibt die BP Vohburg gemeinschaftlich mit der Chemie GmbH eine Para Xylol-Anlage. Para Xylol dient zur Herstellung synthetischer Fasern für Textilien aller Art. Der Rangierbahnhof hat über einen eigenen Schienenstrang Anschluß nach Ernsgaden. Die Gleisanlagen bestehen aus 19 Doppelsträngen mit einer Gesamtlänge von 17 km. Befüllt werden die Wagen an drei Füllstationen mit Füllplätzen für die verschiedenen Produkte. Die Befüllung und die Erstellung der Versandpapiere erfolgt automatisch. Insgesamt können hier täglich 400 Waggons abgefertigt werden.

Literatur

Archiv der Deutschen Bundesbahn, Nürnberg

Kirmayer Johann, WeißJosef, Beck Willy „Abensberger Stadtchronik“

Archiv der DB Direktion Regensburg

Major Karl von Münster 1898 „Geschichte der kgl. bayer. Eisenbahntuppen“
Franz Xaver Osterrieder, München 1932 „Heimatklänge“ Beitrag zur Geschichte des Bahnhofes und der Bahnstation Abensberg.

Nicolaus Stark, Abensberg 1850–1974 „Chronik der Familie Stark“

„Dampflokomotivverzeichnis der kgl. bayerischen Staatsbahn“ VdEF Wuppertal 1966

„Dampflokomotivverzeichnis der Bayerischen Ostbahn“ VdEF Wuppertal 1966

Hugo Markgraf 1894 „Die kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen“

Archiv der Stadt Ingolstadt

„Höcherl, Kronawitter, Tausche, 1970 „S^{3/8} Star unter den Dampflokomotiven“

Walther Zeitler 1970 „Die Eisenbahn im bayerischen Wald“

Geologica Bavaria“ September 1930.

Diese Schrift, für den Heimatfreund und den Eisenbahnfreund gleichermaßen gedacht, kann in diesem begrenzten Rahmen keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben. Ich hoffe jedoch für den Einen oder den Anderen einige wissenswerte Tatsachen ausgegraben zu haben. Um das begonnene Werk einmal zu vervollständigen, bin ich für jeden Hinweis dankbar.

Abensberg, den 1. 6. 1974

Hans Stark, 8423 Abensberg, Stadtplatz



STAHLHALLENBAUTEN



nach IHREN Wünschen

JOHANN PROBST · Maschinen- u. Stahlbau

8423 ABENSBERG · Telefon (094 43) 354

Kuchlbauer Qualitäts-Biere

SKW

Chemie · Agrochemie · Metallurgie

Partner
der Landwirtschaft

Partner
der Chemischen Industrie

Partner
der Stahlindustrie

Partner
der Bauwirtschaft

SKW
TROSTBERG



622/70

**BESONDERS SCHNELLE
ZÜGE
VERBINDEN
DIE GROSSEN
STÄDTE
EUROPAS**



Gulden und Kreuzer

die Kurrent- und Scheidemünze
des Königreichs Bayern



1 Gulden

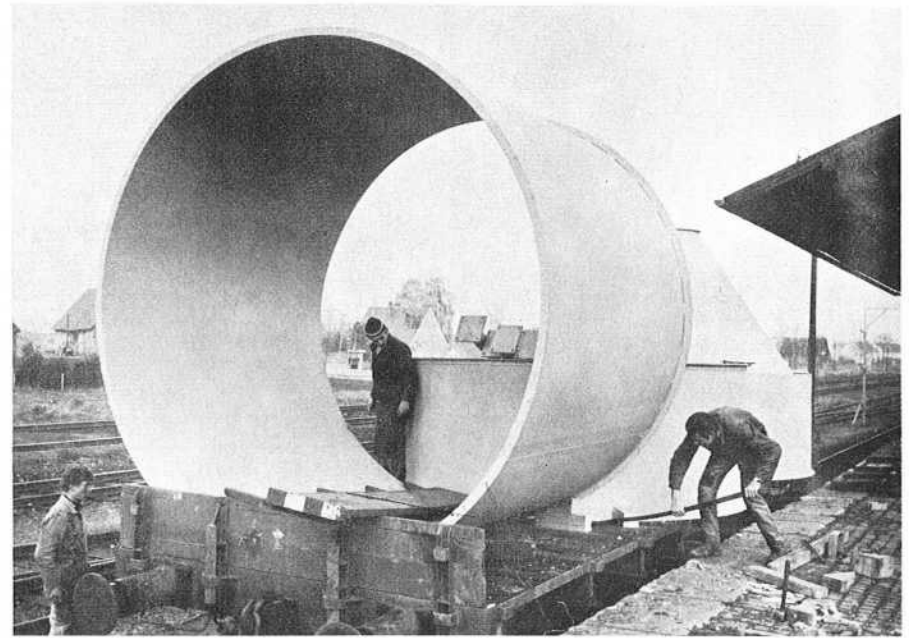


6 Kreuzer

waren die Rechnungsgrundlage des technischen Berichts
„die Führung der Donaubahn über Abensberg
und Errichtung einer Bahnstation daselbst, betreffend“
vom 27. Februar 1868 des Magistrats
der königlich bayerischen Stadt Abensberg.
Der Gründer der Bank hatte daran als Magistratsrat
und späterer Bürgermeister
einen wesentlichen Anteil.

NICOLAUS STARK BANK
ABENSBERG SEIT 1865

HEUTE NIEDERLASSUNGEN IN NEUSTADT/DONAU
MIT PFÖRRING, REGENSBURG, LANDSHUT, SAAL/DO.
MIT AFFECKING, SIEGENBURG/HALLERTAU



Ein von der Firma Glatt, 8423 Abensberg, hergestellter Silo

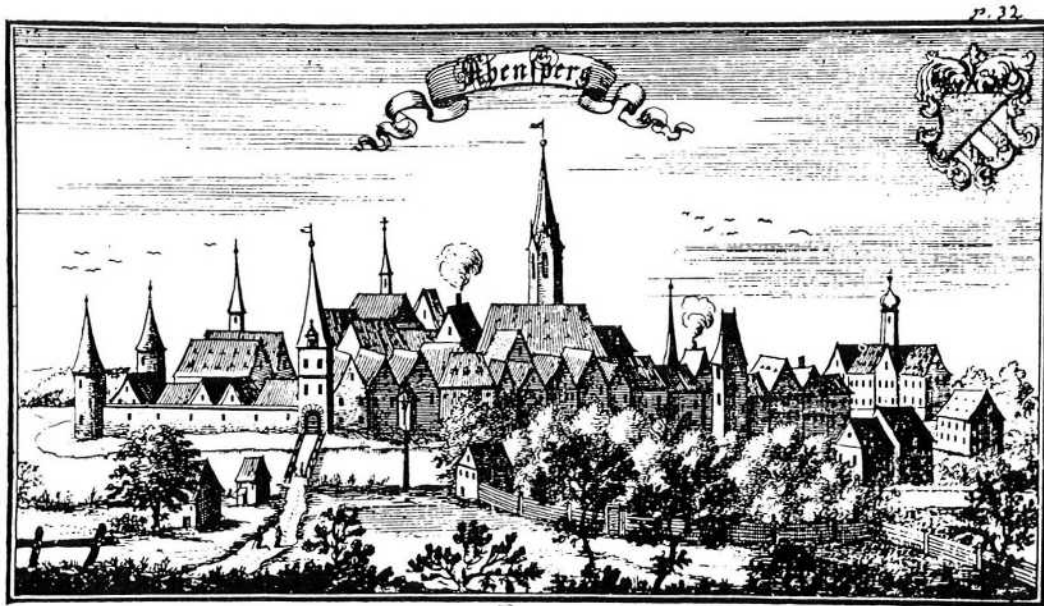
Füllmedium: Zucker; Gesamtlänge: 12.000 mm; Durchmesser: 3.700 mm; Werkstoff: Stahl St 37; Wanddicke: 8 mm; Gewicht: 9.000 kg; Einsatz: Maggi-Werke, Singen.

Die Firma Glatt entwickelte sich von einem Ein-Mann-Betrieb für Mühlenbau zu dem heutigen Maschinenbaubetrieb mit ca. 60 Beschäftigten. Sie fertigt heute bis zu einem Stückgewicht von ca. 10 Tonnen Stahlkonstruktionen, Rohrleitungen, Förderanlagen, Mischanlagen, Silos, Behälter und Apparate. Als Werkstoffe werden bis jetzt unlegierte Stähle, niedriglegierte Stähle, säure- und hitzebeständige Stähle, kaltzähe Nickelstähle, Leichtmetall- und Kupferlegierungen eingesetzt.

Die Aufträge gehen in die gesamte Bundesrepublik und zum Teil auch in das Ausland. Die Kunden finden sich in den Erdölraffinerien, der Petrochemie, Kunstfaserindustrie, Nahrungsmittelindustrie, Textilindustrie, Kunststoffindustrie, Baustoffindustrie, pharmazeutischen Industrie u. a. Firmen wie Hoechst AG, Gelsenberg AG, Rheinchemie, Ritter-Sport, DLW AG, Papierwerke Waldhof-Aschaffenburg, Krauss Maffei, gehören zum Kundenstamm. Wie der Betrieb wuchsen auch die Gewichte und Abmessungen der Werkstücke. Ohne werkseigenen Kran und Spezialtransportunternehmen ließe sich ein reibungsloser Ablauf des Betriebsgeschehens nicht mehr gewährleisten.

Hier nun erfährt die Firma Glatt die beste Unterstützung durch die hiesige Bundesbahndienststelle. Die Ausarbeitung von Frachtangeboten, die Auswahl der erforderlichen Waggogrößen und Typen sowie die Einrichtung von Sondertransporten bei Lademaßüberschreitungen gehören zum selbstverständlichen Service.

Abschließend darf gesagt werden, daß die Existenz der Firma Glatt stark von den Dienstleistungen der Deutschen Bundesbahn abhängig ist. Ein Wunsch zur Hundertjahrfeier: Gleisanschluß für das Industriegelände!



Abensberg hat seine Geschichte:

Gegründet wurde es um 700

Graf Babo, der Stammvater, lebte um 1000

Aventinus, der bayer. Geschichtsschreiber wurde 1477 geboren

Die Schlacht bei Abensberg unter Napoleon war 1809

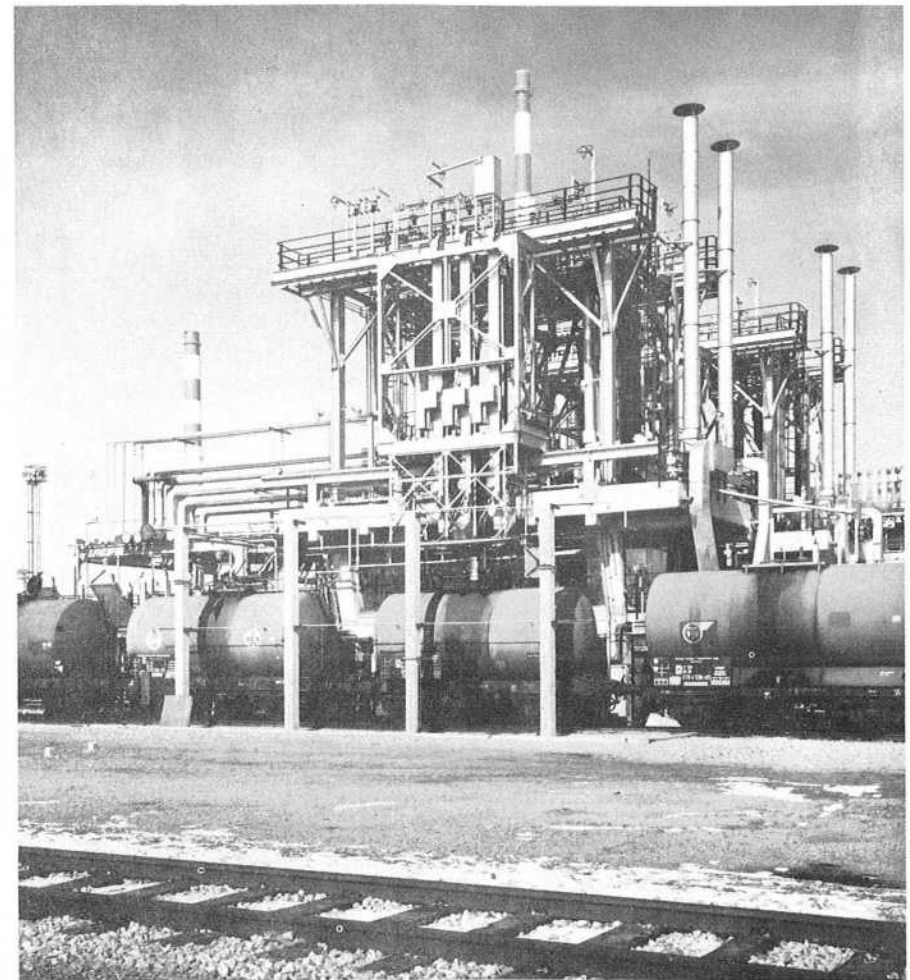
Die Bahn verkehrt und hält in Abensberg seit 1874

*

Feiern Sie mit uns das hundertjährige Bestehen der Bahnlinie

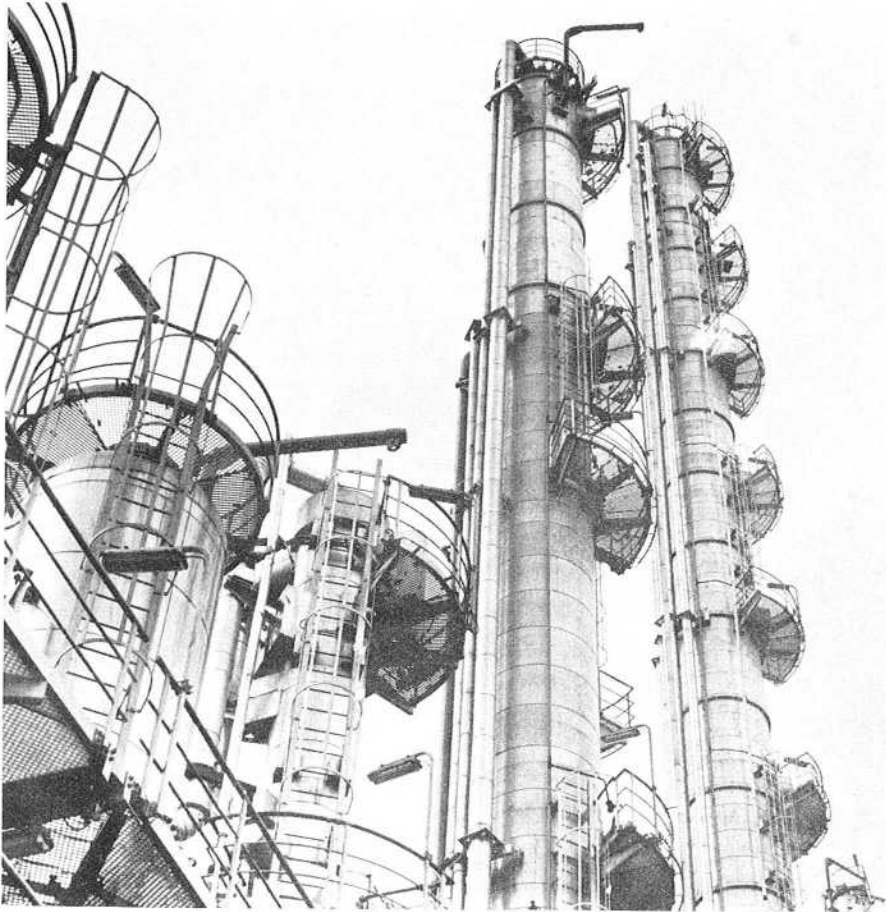
Ingolstadt – Abensberg – Regensburg

am 13. und 14. Juli 1974



Die BP Raffinerie Bayern in Vohburg

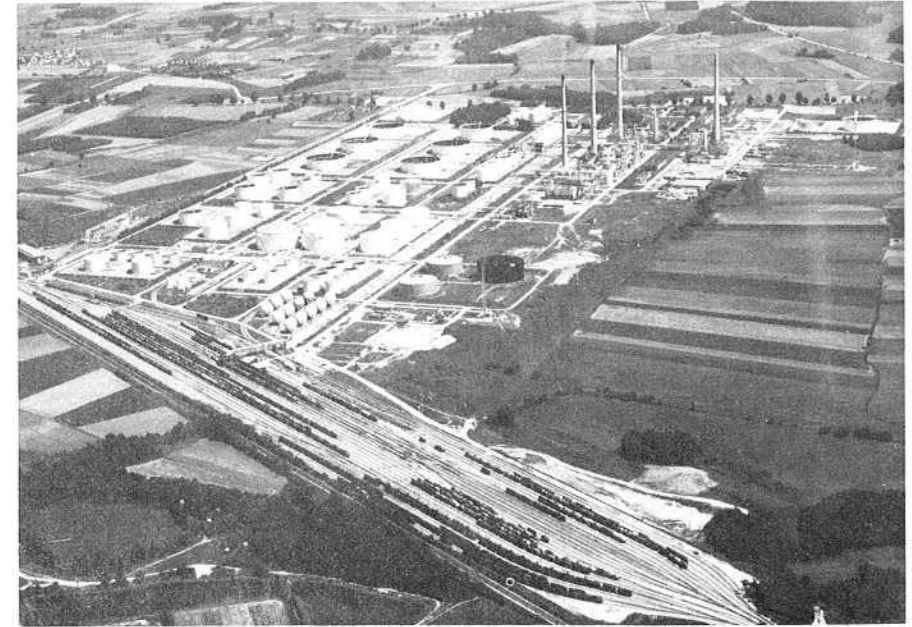
1967 gebaut wurde die Raffinerie im Mai 1968 eröffnet. Das Werk besitzt eine Rohölkapazität von 4,2 Millionen t. Als Besonderheit betreibt die BP Vohburg gemeinschaftlich mit der Chemie GmbH eine Para Xylol-Anlage. Para Xylol dient zur Herstellung synthetischer Fasern für Textilien aller Art. Der Rangierbahnhof hat über einen eigenen Schienenstrang Anschluß nach Ernsgaden. Die Gleisanlagen bestehen aus 19 Doppelsträngen mit einer Gesamtlänge von 17 km. Befüllt werden die Wagen an drei Füllstationen mit Füllplätzen für die verschiedenen Produkte. Die Befüllung und die Erstellung der Versandpapiere erfolgt automatisch. Insgesamt können hier täglich 400 Waggons abgefertigt werden.



Gelsenberg AG
Petrochemische Betriebe Münchsmünster

In Münchsmünster betreiben wir eine Olefinanlage zur Erzeugung von petrochemischen Grundstoffen. Die Jahreskapazität unserer Hauptprodukte beträgt 200.000 Tonnen Äthylen und 130.000 Tonnen Propylen.

Unser Werk ist nach dem neuesten Stand der Technik errichtet. Rohstoffzufuhr wie auch Produktenabgabe erfolgen im Verbundsystem über Pipelines. Zusätzlich stehen auch wir über die Bundesbahn mit unseren Geschäftspartnern in enger Verbindung.



Die Erdölraffinerie Neustadt

über die Aral AG. Zunächst für einen Durchsatz von 2,5 Millionen Tonnen/Jahr gebaut, vermag die Anlage nach Abschluß der Erweiterungen im Jahre 1973 nun 7 Millionen Tonnen Rohöl jährlich zu verarbeiten.

1964 wurde die Erdölraffinerie Neustadt als Bayerns größte Raffinerie gebaut. Muttergesellschaften Gelsenberg AG und Mobil Oil AG, verkaufen gemeinsam.

Je Wochentag verlassen mehr als 11 000 t der verschiedensten Produkte per Schiene die Raffinerie. Das werksinterne Gleisnetz hat eine Länge von ca. 30 km; vier Dieselloks bewältigen den umfangreichen Rangierdienst. Wenig niedriger sind die Mengen, die per Straße und per Pipeline ausgeliefert werden.



Ankunft der Hopfenpflücker in Abensberg um die Jahrhundertwende