

Ihre Südostbayernbahn präsentiert zum Jubiläum:

150 Jahre Eisenbahn in Dorfen

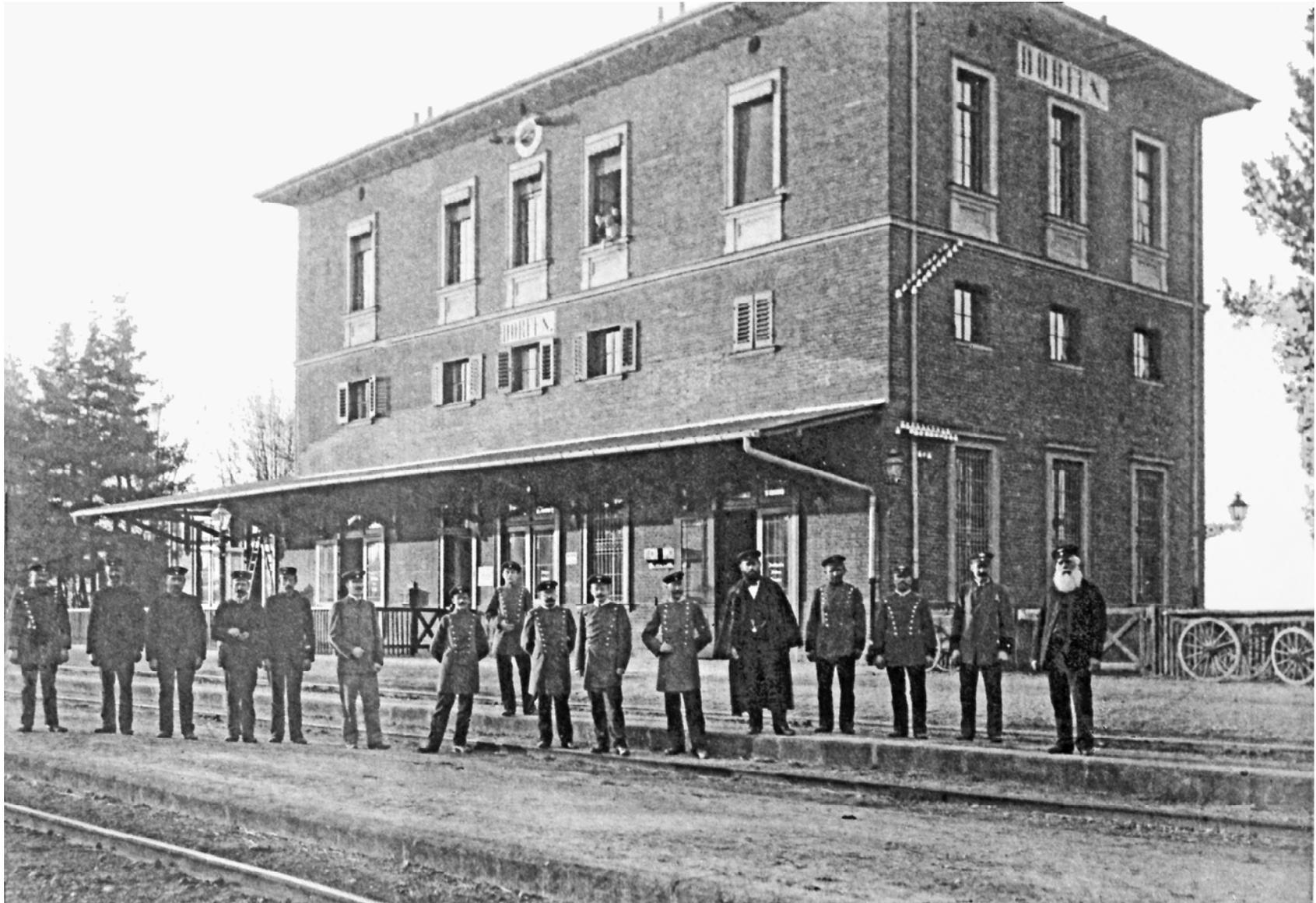
von Karl Bürger

Das Grundnetz der bayerischen Eisenbahnen entstand in den drei Jahrzehnten bis zum Ende der 1860er-Jahre. Weitere Hauptbahnlinien mit großzügigerer Trassierung gingen bis etwa 1880 in Betrieb, die lukrativen internationalen Verkehr auf bayerische Schienen lenken und auch den von den Militärs erhobenen Forderungen entsprechen sollten.

Auch für die Verbindung von München nach Wien wurde zur Abkürzung der Fahrzeiten eine neue, möglichst direkte Bahnstrecke gefordert. Das Projekt bewilligte der bayerische Landtag mit Gesetz vom 5. Oktober 1863 und genehmigte hierfür 15,4 Millionen Gulden. Gegenüber anderen Linienführungen stellte sich die Trasse über *Schwaben* (seit Ende 1922 Markt Schwaben) – Dorfen als die günstigere heraus, da sie mit geringeren Steigungen von maximal 1 : 200 auskam und geringere Baukosten versprach. Im Frühjahr 1868 begannen die Bauarbeiten für die neue Staatsbahnstrecke von München nach Simbach mit einer Gesamtlänge von 16,9 Meilen (= 125,6 km).

Dorfen wird *Station I. Classe* der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen

Die Station Dorfen, klassifiziert als *Expedition I. Classe*, erstreckte sich ursprünglich mit drei Betriebsgleisen vom Bahnübergang der *Distriktsstraße* (heute B 15) bis zum Bahnübergang beim (späteren) Meindl-Areal. Das Betriebsgebäude wurde, wie auch alle anderen Dorfener Bahnbauten, in Sichtziegelmauerwerk ausgeführt. Im Erdgeschoß des mit einem Walmdach versehenen Gebäudes waren die *Expedition*, der *Vorplatz mit Billet-Schalter*, die *Wartsäle I. und II. und III. Classe* und ein *Stationsdienerzimmer* untergebracht. Die beiden oberen Stockwerke beherbergten die Dienstwohnungen, wobei der Herr Stationsvorstand im Rang eines *Oberexpeditors* mit seiner Familie im 2. Obergeschoß residierte. Gegenüber dem Hauptgebäude stand südlich der Gleise das so genannte Wasserhaus, in der die zur Speisung der Wasserkräne dienende Pumpenanlage untergebracht war. Westlich neben dem Betriebsgebäude befand sich die Güterhalle mit Laderampe.



1902 ließ sich das Personal der Station Dorfen vor dem Betriebshauptgebäude ablichten, auf dem der Stationsname nach der in den 1870er-Jahren gültigen bayerischen Norm (in Versalien mit Punkt am Ende des Schriftzugs) prangt. Mit dem Stolz ihres Berufsstandes werfen sich die Eisenbahner für die Aufnahme in Pose. Sammlg. Verkehrsmuseum Nürnberg

Diese Aufnahme aus den 1930er-Jahren zeigt hinter der Reisegruppe das Wasserhaus. Sowohl das 1978 abgebrochene Wasserhaus als auch die Güterhalle entsprachen den bei den kgl. Staatseisenbahnen gebräuchlichen Baumustern. Sammlg. Karl Bürger



Die Güterhalle neben dem Betriebs-
hauptgebäude befand sich bis zum Ab-
bruch noch weitgehend im Ursprungs-
zustand. An der Ostseite hatte sie einen
Anbau erhalten.

Foto: Karl Bürger, 26. Dezember 2003



Die Bedienung der sechs Weichen (damalige Bezeichnung: *Wechsel*) der ursprünglichen Gleisanlagen sowie der Schranken an den beiden Bahnübergängen oblag den *Wechselwärtern*. Für sie und ihre Familien war am westlichen und östlichen Stationsende je ein Wärterhaus des bei den kgl. Staatseisenbahnen weit verbreiteten Bautyps errichtet worden.



Mit schwerer Fracht, einem langen Kesselwagenzug aus dem Chemiedreieck, passiert die „Ludmilla“ 233 288 am 21. Juni 2008 das einstige westliche Wechselwärterhaus. Foto: Karl Bürger

Dorfen wird Abzweigstation

Die Station Dorfen avancierte zur Abzweigstation der am 24. Dezember 1898 eröffneten Lokalbahn nach Velden (Vils), nachdem Pläne, die im selben Jahr eröffnete, vier Kilometer östlich gelegene Haltestelle *Wasentegernbach* als Abzweigstation anzulegen, nicht zuletzt auf Grund des Widerstands der Dorfener aufgegeben worden waren.

Die Einführung der Lokalbahn in die Station Dorfen erforderte den Einbau eines weiteren Gleises direkt vor dem Betriebshauptgebäude, womit die bisherigen Gleise 1 – 4 zu den Gleisen 2 – 5 wurden. Die Lokalbahn verließ die Station in einem Bogen unmittelbar nach dem neuen Hausbahnsteig mit einer Weiche im abzweigenden Strang. Der gerade Strang führte zu einer für die Lokalbahnzüge gebauten Umfahrung. In diese drückte die Lokalbahnlokomotive (das „Bockerl“) ihren Zug zum Umsetzen zurück, nachdem es von Velden kommend auf (dem nunmehrigen) Gleis 1 eingefahren war.

1902 haben sich die Eisenbahner vor dem auf dem neuen Gleis 1 bereitstehenden Veldener Lokalbahnhof mit Lok D XI Nr. 2009 zum Fototermin aufgestellt. Sammlg. Verkehrsmuseum Nürnberg

Mit der Lokalbahn erhielt Dorfen eine weitere Bahnstation – die Haltestelle „*Dorfen-Markt*“ am Bahnübergang Buchbacher Straße. Zur besseren Unterscheidung wurde die Hauptbahnstation 1903 in „*Dorfen Bahnhof*“ umbenannt.



Centralisierung und Erweiterungen

Um die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit des Bahnbetriebs zu erhöhen, ließen die kgl. Staatseisenbahnen im Rahmen der so genannten *Centralisierung* (damalige Schreibweise) die Hauptbahnstationen mit Stellwerksanlagen ausrüsten. Der Bahnhof Dorfen wurde 1901 in dieses Programm einbezogen. Um die signaltechnischen Baumaßnahmen durchführen zu können, musste zunächst das Betriebshauptgebäude ebenerdig mit einem Seitenflügel nach Westen hin erweitert werden, damit in diesem Anbau das so genannte Befehlsstellwerk untergebracht werden konnte. An den beiden Stationsenden wurden so genannte „Stellwerkstürme“ errichtet, die jeweils ein Wärterstellwerk aufnahmen.



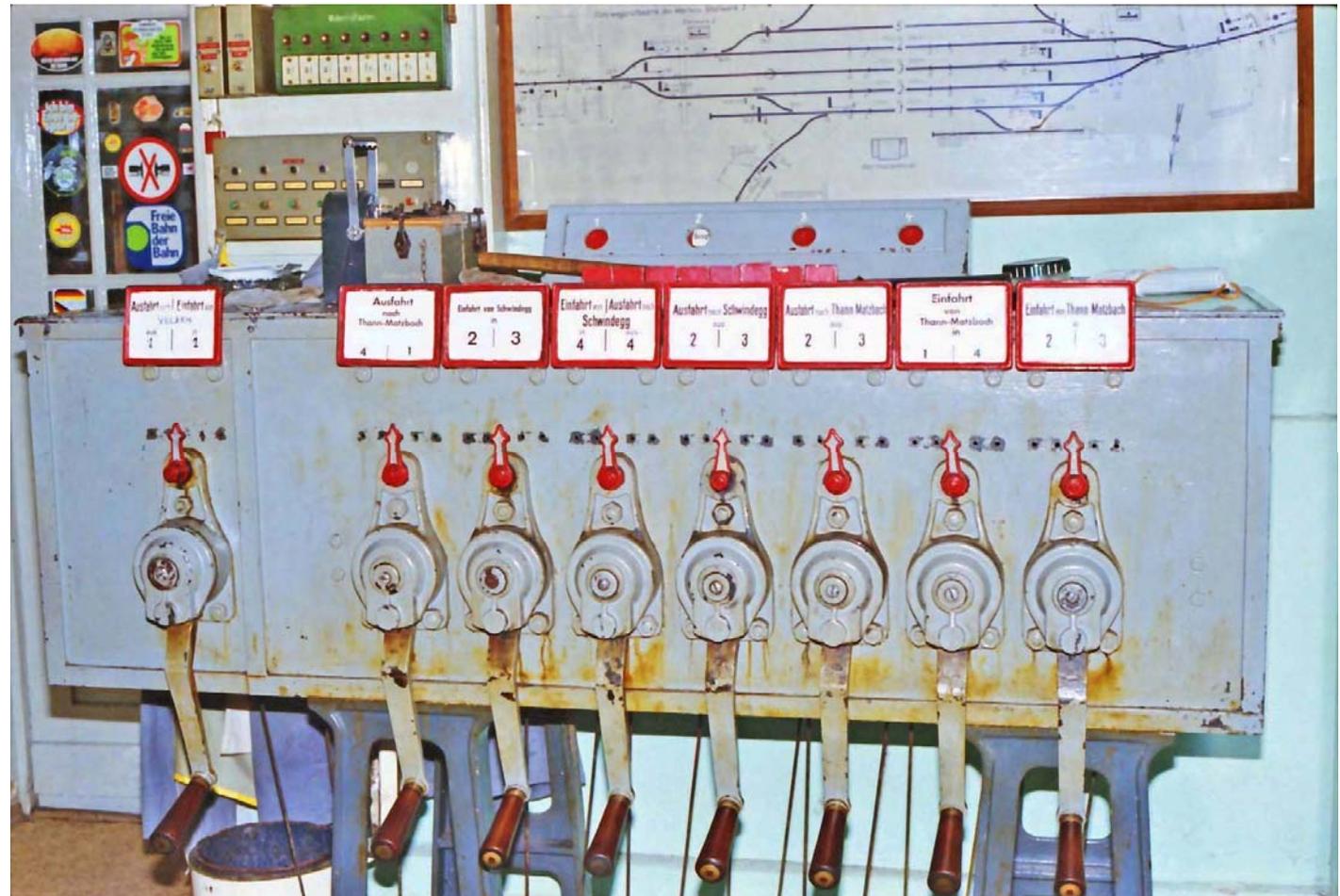
Seit 2007 sind die „Stellwerkstürme“ auf der westlichen (links) und östlichen Seite (rechts) ohne Funktion. Gleichwohl stehen sie noch und haben ihre ursprüngliche Form bis heute bewahrt. Fotos: Karl Bürger, 1. April 2001.

Bei dem aus dem Befehlsstellwerk und den beiden abhängigen Wärterstellwerken bestehenden Stellwerkstyp handelte es sich um eine *Anlage der Klasse 3*, hergestellt von der im Stellwerksbau renommierten Münchener Firma *Krauss & Cie.* Für den Betrieb dieser Stellwerksanlagen waren insgesamt 14 Mann Personal im Wechselschichtdienst erforderlich. Am 26. Juni 2004 wurden diese mechanischen Einrichtungen durch ein Elektronisches Stellwerk (ESTW) ersetzt, das in einem Normbau westlich des Empfangsgebäudes untergebracht ist.

Diese Kurbeln hat schon der Herr Oberexpeditor in den 1900er-Jahren betätigt. Die Stellwerksanlage wurde entsprechend den Erweiterungen der Gleisanlagen mehrfach umgebaut, letztmals 1947.

Das Befehlsstellwerk bestand aus einem mit acht Kurbeln ausgestatteten Blockapparat, bei dem die Abhängigkeit der Wärterstellwerke, d. h. die Blockung bzw. Freigabe der „Fahrstraßen“, mechanisch hergestellt wurde.

Foto: Karl Bürger, 9. April 1985





Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg erforderte der erhebliche Anstieg des Verkehrsaufkommens eine nochmalige Erweiterung des Betriebshauptgebäudes in Form eines weiteren Seitenflügels an der Ostseite. Damit erhielt das Gebäude, das im Zuge dieser Baumaßnahme mit Mörtelputz und einem hellen Anstrich versehen wurde, seine symmetrische Form – die durch mehrfache Umbauten wieder beeinträchtigt wurde. Foto: Karl Bürger, 3. Januar 1992



1941 musste die Reichsbahn für die kriegsbedingt immer länger werdenden Güter- und Militärzüge die Gleise 2, 3 und 4 über die beiden Bahnübergänge an den Enden des Bahnhofs hinaus verlängern. Blick aus dem Führerstand eines 628er-Triebwagens, der am 27. Dezember 1996 als RB 6715 in Gleis 3 einfährt. Foto: Karl Bürger

Der Fahrkartenschalter im – verkauften – Dorfer Bahnhofsgebäude ist längst geschlossen, stattdessen steht den Kunden nun ein Reisezentrum zur Verfügung.

Das Bild zeigt Georg Engl bei der Arbeit am Schalter – damals völlig digitalfrei. Links neben dem Eisenbahner befindet sich der „Edmondsonsche Fahrkartenschrank“, in dem die gleichnamigen „Bilettn“ griffbereit aufbewahrt wurden. Er gehörte in fast jedem Bahnhof zur Grundausstattung, so auch in Dorfen.

Auf der rechten Seite der Schaltertheke befinden sich die Tagesstempel nebst Stempelkissen und die mechanische Presse, mit der das Ausgabedatum in die „Edmondsonen“ gestanzt wurde. Sammlg. Karl Bürger

Die nach ihrem Erfinder Edmondson benannten Fahrkarten waren Pappkärtchen im Format 30,5 x 57 mm und erleichterten in vordigitaler Zeit die Abrechnung.



Die Edmondsonschen Pappfahrkarten waren recht vielfältig. 1969 erhielt der Bahnhof Dorfen eine Druckmaschine der Fa. AEG, mit der die Fahrkarten am Schalter gedruckt werden konnten. Damit hatte der „Edmondsonsche Schrank“ ausgedient. Die Pilgerfahrkarte und die am 09.04.83 ausgegebene Fahrkarte wurden mit der AEG-Maschine gedruckt.



Die Zeitkarten hatten ein etwas größeres Format (70 x 46 mm).
Sammlg. Karl Bürger

Bis zur Aufhebung der Bahnsteigsperrung musste man, um sie passieren zu können, die gelöste Fahrkarte dem Bahnsteigschaffner vorzeigen. Der saß in einem der kleinen weißen Häuschen am Sperrenzaun. Sie wurden 1977 abgebrochen. Die rosa gestrichenen Fassaden des Bahnhofgebäudes erhielten 1978 ein hellgelbes Outfit.
Sammlg. Karl Bürger



Erdölfunde in der Nähe von Velden (Vils) bescherten der einstigen Nebenbahn und dem Abzweigbahnhof Dorfen zu Beginn der 1960er Jahre regen Güterverkehr. Ende der 1970er-Jahre waren die Ölvorkommen erschöpft, doch die Rangiermanöver des Veldener Nahgüterzugs gehörten weiterhin zur Dorfener Bahnhofsszenerie. Der Personenverkehr auf der Veldener Nebenbahn war bereits am 26. Mai 1968 eingestellt worden. Einen Tag vorher fuhren die letzten Schienenbusse zwischen Dorfen und Velden. 1993 war auch der Güterverkehr zu Ende, und seit ihrer Umwandlung in den „Vilstalradweg“ ist die Veldener Bahn Geschichte.



Am 6. September 1982 hat die 211 282 den Nahgüterzug aus Velden (Vils) gebracht und ihn in das Gleis 5 rangiert. Nachdem die Lok dem Zug noch zwei Wagen beigestellt hat, muss er noch die Überholung durch den E 3403 abwarten. Zur Ausladung von Expressgut aus dem Gepäckwagen des Eilzugs steht der Bahnsteighandwagen schon bereit. Rechts am Gleis 1 steht das Ausfahrtsignal K für die Ausfahrt nach Velden. Karl Bürger



Die ersten Rückbaumaßnahmen trafen den Dorferer Bahnhof im April 1985. Das Freiladegleis (Gleis 6, ganz rechts, vor der BayWa-Lagerhalle) wurde vollständig abgebaut; dessen Funktion übernahm nach fast 50 Jahren wieder das Gleis 5, allerdings als Stumpfgleis. Der Prellbock wartet bereits auf seinen Einbau. Das Bild wurde am 9. April 1985 unmittelbar vor Aufnahme der Rückbauarbeiten vom westlichen Wärterstellwerk aus aufgenommen.

Foto: Karl Bürger



Viel Platz ist seit dem Gleisabbau südlich des Bahnhofs. Am 3. Januar 1992 muss der von 218 351 geschobene N 4412, der in Markt Schwaben den Anschluss zur S-Bahn nach München herstellt, die Überholung durch den E 4202 abwarten. Die „S-Bahn-Zubringer“ waren bei den Fahrgästen wegen des Umsteigens in Markt Schwaben ebenso unbeliebt wie beim Personal wegen der zum Teil langen und unproduktiven Standzeiten in den Wendestationen. Nicht zuletzt deshalb nannten die Eisenbahner diese Züge zum Anschluss zur und von der S-Bahn verächtlich „*Rutschn*“. Beliebter dagegen war der Kiosk ganz rechts. Er schloss 2000. Foto: Karl Bürger



Nach dem Abbau des Gleises 1 waren zum Fahrplanwechsel Ende Mai 1994, mit dem die Doppelstockwagen verstärkt zum Einsatz kamen, der „neue“ Hausbahnsteig und der Bahnsteig am durchgehenden Hauptgleis erneuert und verlängert worden. Auf der Trasse des Gleises 1 wurden Bäume gepflanzt und es wurde eine große Park & Ride-Anlage angelegt. Am 19. Februar 1995 erwarten Fahrgäste den Eilzug E 3411, den 218 345 nach Mühldorf bringt. Foto: Karl Bürger



Als Teil der „ABS 38“ hat die Mühldorfer Strecke noch eine große Zukunft vor sich. Wenn einmal die Zweigleisigkeit durchgehend hergestellt und die Fahrleitung gespannt sein wird, wird man die Bahnstrecke nicht wiedererkennen. Betrachtet man dieses Bild, bedarf es etwas Phantasie bei dem Gedanken, dass sie einmal eine internationale Fernbahn sein soll. Am 29. September 1987 wartet die Schienenbusgarnitur 998 654 + 798 784 als Nto 5416 auf die Fahrt nach Markt Schwaben. Foto: Karl Bürger

Zum Weiterlesen:

Bürger, Karl: München – Mühldorf – Simbach. Glanz, Niedergang und Renaissance einer königlich bayerischen Eisenbahn. Bewegte Geschichte mit umwälzender Zukunft. ISBN 978-3-00-056474-1, Selbstverlag 2017, 272 Seiten, Hardcover, Fadenheftung, 39,90 Euro, bestellbar beim Verfasser unter 08122/3597 oder karl-buerger@t-online.de

