

Ihre Südostbayernbahn präsentiert zum Jubiläum:

150 Jahre Eisenbahn in Thann-Matzbach

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).

Vom Schrankenposten zur Haltestelle

Die am 1. Juni 1871 eröffnete West-Ost-Transversale zur Abkürzung der Verbindung München – Wien tangierte die damaligen Landgemeinden Matzbach und Lengdorf in ihren südlichen bzw. nördlichen Fluren. Östlich der zu Matzbach gehörenden Ortschaft Thann errichteten die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen einen Schrankenposten.

Um den Verkehrsbedürfnissen der Gemeinden Matzbach und Lengdorf und vor allem des Marktes Isen gerecht zu werden, entschloss sich die General-Direktion der kgl. Staatseisenbahnen, diesen in Thann vorhandenen Schrankenposten mit einfachsten Mitteln zu einer Haltestelle auszubauen. Hierzu erhielt das Wärterhaus des Bahnübergangs einen Anbau auf der Westseite, in dem ein Warte- und ein Schalterraum untergebracht wurden. Nachdem am durchgehenden Hauptgleis ein Bahnsteig angelegt worden war, ging diese neue Haltestelle, die neben dem Personenverkehr in beschränktem Maße auch dem Tierversand diente, am 20. Juni 1887 in Betrieb. Sie erhielt die bahnamtliche Bezeichnung *Thann-Lengdorf*, obwohl sie auf Matzbacher Flur und nicht in der südlichen Nachbargemeinde lag.



1898 entstand dieses Bild von der Haltestelle Thann-Lengdorf mit dem zum Betriebsgebäude umgebauten Wärterhaus des Schrankenpostens und der Restauration. Vor dem Wärterhaus steht das Stations-Perronsignal mit seinen beiden löffelartigen Flügeln, mit denen der Haltestellenwärter den Zügen „Halt!“ oder „Durchfahrt frei“ gebot. Foto: Joseph Eixenberger

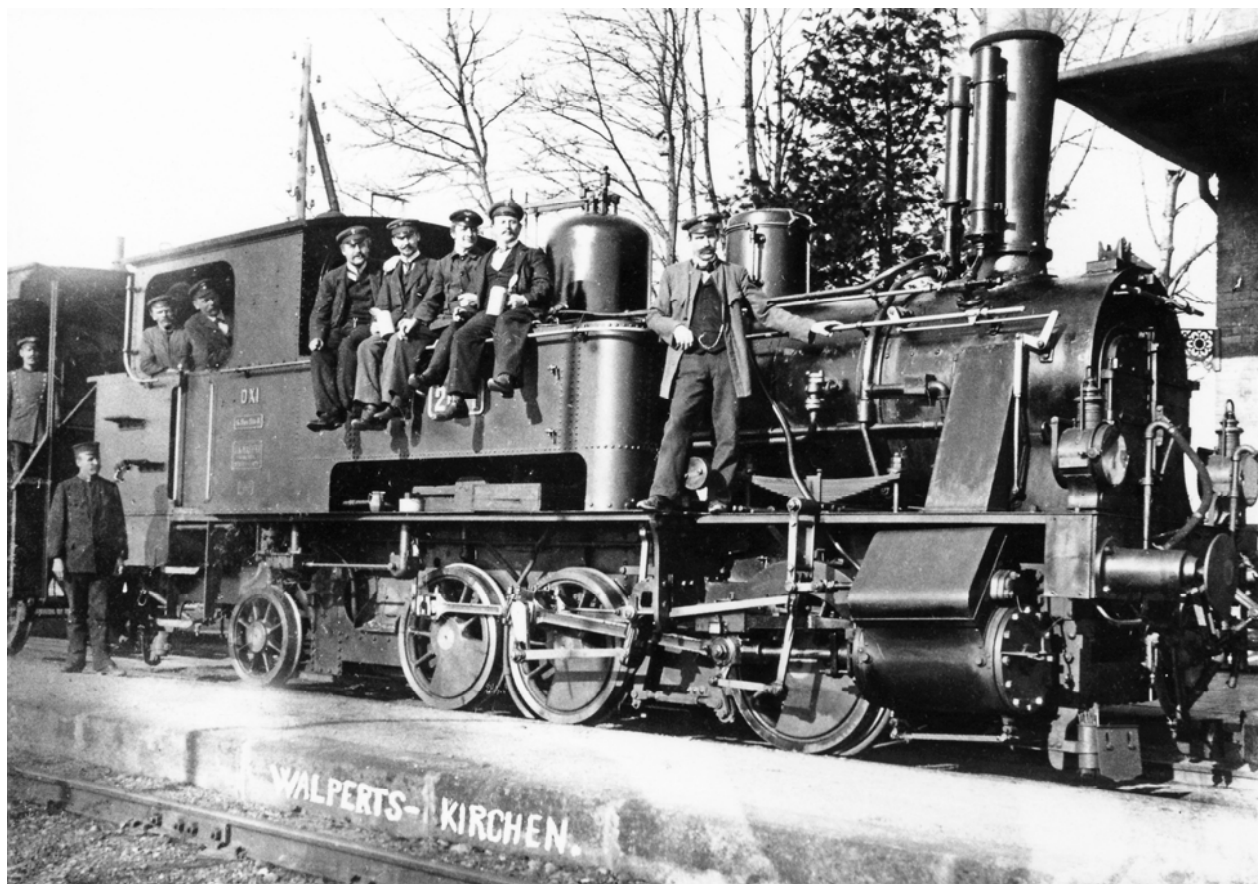
Von der Haltestelle zum Anschlussbahnhof

Die beharrlichen Initiativen des Marktes Haag i. OB., denen sich 1891 auch der Markt Isen anschloss, waren endlich erfolgreich, als 1896 der Bau einer von der Mühldorfer Strecke abzweigenden Stichbahn zum Anschluss der beiden Marktgemeinden an das Schienennetz per Gesetz beschlossen wurde. Als Abzweigpunkt dieser Lokalbahn wurde die Haltestelle Thann-Lengdorf festgelegt. Mit der Inbetriebnahme der Haager Lokalbahn am 27. September 1900 verfügte die General-Direktion der kgl. Staatseisenbahnen die Umbenennung der Anschlussstation in *Thann-Matzbach*, da Lengdorf an der Lokalbahn eine eigene Haltestelle erhalten hatte.

Die neue Abzweigstation wies einfachste Gleisanlagen auf. Mehr war auch nicht erforderlich, da das Rangieren wegen der Streckenneigung von 1 : 200, in der die Haltestelle lag, verboten war.

Für den Übergang von Güterwagen von der Lokalbahn auf die Hauptbahn und umgekehrt wurden so genannte *Rangirzüge* (damalige Schreibweise) nach Walpertskirchen eingerichtet. Erst 1910 konnte diese aufwendige Güterverkehrsabwicklung aufgegeben werden, nachdem die Anlagen der Station Thann-Matzbach mit großem Aufwand angepasst und erweitert worden waren, so dass nun hier der Güterwagenaustausch vorgenommen werden konnte.

1902 fotografierte Joseph Eixenberger die Eisenbahner auf der Lokomotive des Rangirzugs, einer D XI, in der Station Walpertskirchen, bevor es wieder zurück nach Thann-Matzbach ging.



Da die bescheidenen Anlagen der Station Thann-Matzbach nach der Inbetriebnahme der Haager Lokalbahn dem Verkehrsumfang nicht mehr genügten, mussten in folgenden Jahren verschiedene Ausbaumaßnahmen durchgeführt werden. 1901 wurde die Station mit einem Stellwerk der bewährten Bauart Krauss ausgerüstet. Zwei Jahre später wich das kleine Betriebsgebäude dem seither bestehenden. Am 22. September 1903 ging das großzügig dimensionierte Stationsgebäude in Betrieb, das entgegen der bisher üblichen Backsteinbauweise einen Mörtelputz erhalten hatte. Ein weiteres Novum war die Installation einer Gasbeleuchtungsanlage nach für damalige Verhältnisse modernsten Maßstäben.

Anstelle des üblichen Sichtziegelmauerwerks erhielt das stattliche Empfangsgebäude der Station Thann-Matzbach sehr gefällige Fassaden mit Strukturputzelementen. Sie wurden im Juli 1985 im Zuge einer Renovierung entfernt.

1958 wurde das Vordach mit dem darunter befindlichen Stellwerksanbau angefügt.

Foto: Karl Bürger



In den Jahren 1906/07 erhielt die Station Thann-Matzbach ein Ausweichgleis. Im Zuge dieser Baumaßnahme wurde auch der beschränkte Bahnübergang östlich des Betriebshauptgebäudes durch die seither bestehende Unterführung ersetzt.

Neben der Unterführung befand sich die Bahnrestaurations, die – im Sommer mit Gartenbetrieb unter schattigen Kastanien – gerade auch bei den Eisenbahnern sehr geschätzt war. Da kam es schon vor, dass sich die Abfahrt des Haager Lokalbahnzugs, bestehend aus einer *D VII*, einer *D XI*, einer *Mallet-BB II*, später einer *GtL 4/4* oder *GtL 4/5* vor den vierfenstrigen Personenwagen – im Eisenbahnerjargon despektierlich „Affenkästen“ genannt, gelegentlich etwas verzögerte ...



1904 brachte Joseph Eixenberger seine Plattenkamera in Stellung, um das neue Betriebshauptgebäude der Station Thann-Matzbach und die daneben befindliche Restauration aufzunehmen.



Bis 1958 verfügte der Bahnhof Thann-Matzbach über Signale der bayerischen Bauform. Hier passiert ein Personenzug nach Mühlendorf, bespannt mit einer Lok der Baureihe 78, die westlichen Ausfahrtsignale. Das Thanner Kircherl hat noch ein Spitzdach. Die Wegüberführung im Hintergrund wurde 1905 erbaut. Sammlg. Karl Bürger

Bis in die 1950er-Jahre wurden die Laternen der mechanischen Signale mit Petroleum befeuert. Dass die Laternen funktionierten, dafür hatte der *Lampist* zu sorgen.

Seine Aufgabe, der so genannte Lichterdienst. Er umfasste das Einholen der Signallaternen an jedem Morgen zu einer bestimmten Uhrzeit, und anschließend waren die Dochte nachzuziehen, der Brennstoff nachzufüllen und in bestimmten Intervallen die Gläser und Reflektoren zu reinigen.

Am Abend mussten die Laternen angezündet, ausgetragen und aufgezogen werden – ein heute kaum mehr vorstellbarer Aufwand.

Im Zweiten Weltkrieg setzte die Reichsbahn für den Lichterdienst vielfach dienstverpflichtete junge Frauen als Ersatz für die einberufenen Eisenbahner ein. Hier im Bild Elisabeth Schuster, die als Schrankenwärterin und Lampistin diente. Das Foto entstand an einem Sommerabend im Kriegsjahr 1943 am westlichen Einfahrtsignal des Bahnhofs Thann-Matzbach.

Foto: Sammlg. Karl Bürger



„Thann-Matzbach, hier Thann-Matzbach. Der auf Gleis 3 eingefahrene Eilzug fährt weiter nach Passau. Sie haben Anschluss zum Personenzug nach Haag, Abfahrt 19 Uhr 38 auf Gleis 1“ –

So tönte es am Abend des 28. September 1968 zum letzten Mal aus den beiden Bahnsteiglautsprechern, nachdem der Eilzug E 833 München – Passau eingefahren war. Ein letztes Mal zeigte das Ausfahrtsignal dem Schienenbus „Ausfahrt frei“, und mit seinem typischen, sonoren Brummen verschwand er im Einschnitt Richtung Lengdorf. Der Bahnhof Thann-Matzbach hatte damit seine Funktion als Anschlussstation im Personenverkehr eingebüßt.

So ähnlich sah es aus, wenn der Schienenbus nach Haag die umsteigenden Fahrgäste erwartete. Doch schon die Kleidung der Personen verrät's: Diese Szenerie wurde nicht zu der Zeit aufgenommen, als es noch regulären Personenverkehr auf der Nebenbahn nach Haag gab.

Das Bild entstand anlässlich einer Rundfahrt mit einer Schienenbusgarnitur, bei der auch die damals noch vorhandene Stichstrecke nach Isen befahren wurde.



Foto: Karl Bürger, 20. Mai 1989



Für den Güterverkehr blieb Thann-Matzbach noch bis Ende 1991 Abzweigbahnhof. 1992 wurde der Rest der einstigen Lokalbahn nach Haag abgebaut, die seit 1974 in Isen endete. Am 30. November 1981 kommt der Übergabegüterzug mit der 290 194 aus Isen zurück. Nachdem er die Durchfahrt des E 3403 nach Burghausen abgewartet hat, muss er vom Gleis 1 auf Gleis 2 umsetzen, um signalmäßig nach Markt Schwaben ausfahren zu können. Foto: Karl Bürger



Bis 1985 verfügte der Bahnhof Thann-Matzbach noch über die vollständigen Gleisanlagen. Am 26. Dezember 1978 braust der Eilzug E 3408 Burghausen – München Hbf in Doppeltraktion durch die malerisch gelegene Station nördlich des mäandrierenden Geislbachs. Foto: Karl Bürger



Thann-Matzbach war einer der letzten Bahnhöfe, in dem eine mit Steckziffern und -buchstaben beschriftete Tafel mit den Abfahrtszeiten der Züge hing. Diese Stecktafeln gehörten bis in die 1970er-Jahre in jedem Bahnhof jahrzehntelang zur Grundausstattung – ebenso wie der Automat, der Süßigkeiten feilbot. Die an der Ostseite des Stellwerksvorbaus angebrachte Tafel enthielt bis 28. September 1968 in ihrer dritten Spalte die Abfahrtszeiten der Schienenbusse nach Haag. Foto: Karl Bürger, 26. August 1979



Im Frühsommer 1985 veränderte sich der Bahnhof Thann-Matzbach gravierend. Seine Gleisanlagen wurden erheblich reduziert, nachdem der Übergabegüterzug nach Isen nur noch bedarfsweise fuhr und der Bahnhof ansonsten betrieblich nur noch für Zugkreuzungen genutzt wurde. Von der Abstellanlage westlich des Hauptgebäudes blieb zunächst noch ein Stumpfgleis übrig. Foto: Karl Bürger, 23. Juni 1985



Nördlich des Bahnhofs Thann-Matzbach schlängelt sich der von Bäumen gesäumte Geislbach sehr malerisch durch die Talmulde. Der Blick von der Anhöhe vis-à-vis des Bahnhofs lässt ihn wie auf einer Modellanlage erscheinen, hinter der der Lengdorfer Kirchturm hervorspitzt. Diese Idylle, fotografiert am 13. April 1993, stört seit Oktober 2019 die Autobahn A 94, auf der seither der Verkehr vor dem Wald am Horizont dahinbraust. Foto Karl Bürger

Längst ist der Fahrkartenschalter im Bahnhofsgebäude geschlossen. Das ist unter anderem dem Umstand geschuldet, dass der Fahrkartenverkäufer als Mitarbeiter der *DB Netz AG* vorrangig seine Aufgabe als Fahrdienstleiter wahrzunehmen hat.

Das waren noch Zeiten, als dem Fahrdienstleiter mit seiner roten Dienstmütze sowohl die betrieblichen Tätigkeiten zur Abwicklung des Zugverkehrs oblagen, als auch der so genannte „Verkehrsdienst“, der den Fahrkartenverkauf umfasste und ebenso die Annahme von Expressgut sowie die Ladetätigkeit am Bahnsteig.

Dieses Foto vom 18. November 2009 zeigt den geschlossenen Fahrkartenschalter des Bahnhofs Thann-Matzbach. Seit dem Verkauf des Bahnhofsgebäudes dient der Warteraum anderen Zwecken und der Fahrkartenautomat befindet sich in der Wetterschutzanlage.

Foto: Karl Bürger



Klassische Requisiten des Eisenbahnverkehrs waren die nach ihrem Erfinder *Edmondson* benannten Fahrkarten. Das waren Pappkärtchen im Format 30,5 x 57 mm, die in vordigitaler Zeit die Abrechnung erleichterten, und sie waren recht vielfältig. Die hier abgebildeten wurden im Zeitraum 1968 – 1991 am Thann-Matzbacher Schalter verkauft. Man beachte die aufgedruckten Fahrpreise, insbesondere im Vergleich zum damals – kräftig bleihaltigen – Benzin.



Auf den letzten „Edmondsonschen“ waren anstelle der Fahrtstrecke nur noch die Entfernungszonen aufgedruckt. Die Zeitkarten hatten ein etwas größeres Format (70 x 46 mm).

Sammlg. Karl Bürger



Nein, das ist kein Bild von einer Museumsbahn, das sind Spannwerke des 1958 erbauten Einheitsstellwerks des Bahnhofs Thann-Matzbach an der Hauptstrecke München – Mühldorf, die als Teil der „ABS 38“ noch eine große Zukunft vor sich hat. Im Hintergrund erhebt sich der Kirchturm von Niedergeislbach. 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