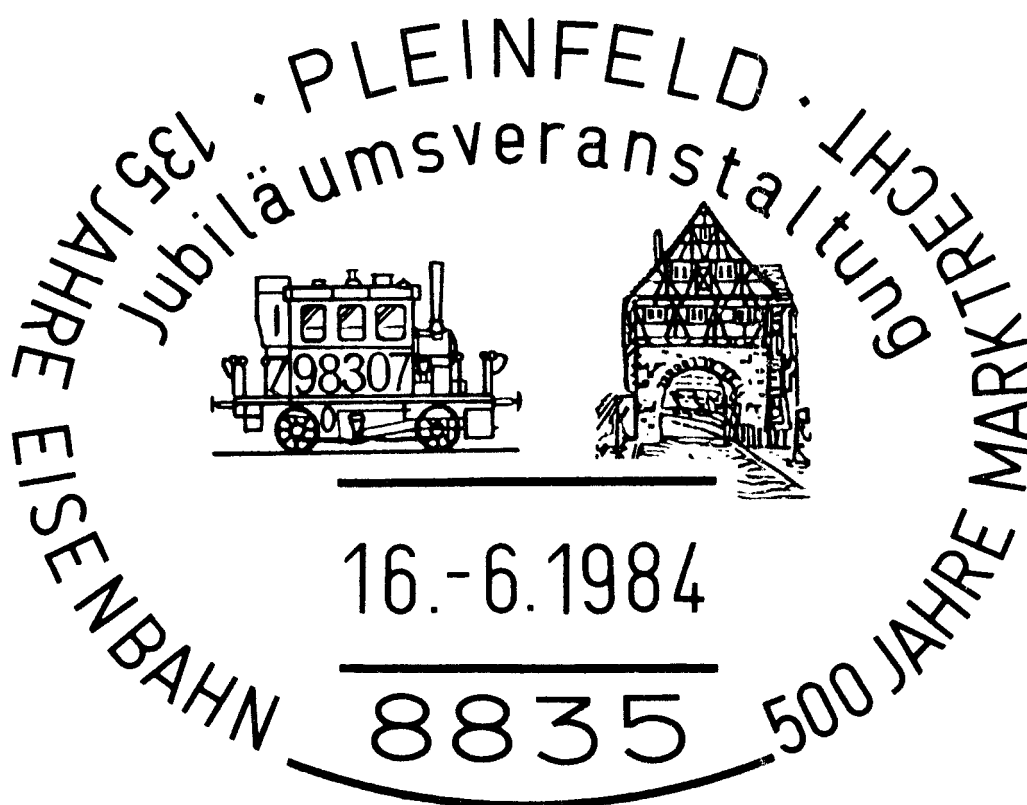


# Lokale Eisenbahngeschichte

Jubiläumsveranstaltung 135 Jahre Eisenbahn  
500 Jahre Marktrecht  
in Pleinfeld 1984

zusammengestellt von Josef Miehling



Ergänzung und Bearbeitung zum Museumstag 2009  
"160 Jahre Bahnhof Pleinfeld"

von Stephanie Thoma-Kellner



Museumstag 2009

160 Jahre Bahnhof Pleinfeld  
16. und 17. Mai 2009, Vogtschloss, Pleinfeld

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld



### Vorbemerkung

Inzwischen ist die "Lokale Eisenbahngeschichte", die Josef Miehling zur "Jubiläumsveranstaltung 135 Jahre Eisenbahn, 500 Jahre Marktrecht in Pleinfeld 1984" zusammengestellt hat, selbst ein Teil Pleinfelder Zeit- und Eisenbahngeschichte geworden.

Das 160jährige Jubiläum des Bahnhofs Pleinfeld, das anlässlich des Internationalen Museumstages am 16. und 17. Mai 2009 im Heimat- und Brauereimuseum Pleinfeld gefeiert wird, bietet da einen hervorragenden Anlaß, diese Schrift durch eine neue Bearbeitung und Ergänzung in digitalisierter Form einem breiteren Publikum zugänglich zu machen.

Um den Wert des Dokuments als zeitgenössische Quelle aus Sicht eines Pleinfelder Eisenbahnfachmanns zu erhalten, wurde die Eisenbahnchronik einer äußerst behutsamen Bearbeitung und Ergänzung unterzogen. Soweit es technisch möglich und sinnvoll war, wurden die Originalillustrationen in digitalisierter Form wiederverwendet. Gleichzeitig wurden die modernen technischen Möglichkeiten genutzt, um die Chronik zu erweitern und zu ergänzen.

Auf diese Art und Weise ist es hoffentlich gelungen, die Geschichte des Bahnhofs Pleinfeld bis ins 21. Jahrhundert hinein angemessen festzuhalten.

Pleinfeld, im Mai 2009.

### 1. Vorgeschichte der Eisenbahnen

Die Grundlagen für die Entstehung und Entwicklung der Eisenbahnen sind im Zeitalter der Industrialisierung zu finden. Zunehmende Stahl- und Eisenherstellung, sowie rasch anwachsender Transportbedarf förderten die Entwicklung und Verbreitung der Eisenbahnen. Damit ist die Eisenbahn sowohl Produkt, als auch Bestandteil der Industriellen Revolution. Der rasante technische Fortschritt dieser Zeit prägte die weitere Lebensform und den Lebensraum der Menschen.

Der wichtigste Schritt auf dem Weg zur späteren Eisenbahn war die Verbesserung der Dampfmaschine durch den Engländer James Watt im Jahre 1769. Das Prinzip, mit Wasserdampf Kraft zu erzeugen, machte sich 1802 auch Richard Trevithick zunutze, als er die erste brauchbare Dampflokomotive für Schienenbetrieb baute und 1804 in Betrieb nahm. Als eigentlicher großer Lokomotivbauer der folgenden Zeit trat dann der Engländer George Stephenson in Erscheinung. 1814 konstruierte er seine erste Dampflokomotive. Er wurde auch zum leitenden Ingenieur der "Stockton and Darlington – Eisenbahngesellschaft" ernannt, die sich anschickte, die erste Eisenbahnstrecke der Welt zu erbauen.

Am 27. September 1825 war es dann soweit, daß die Strecke Stockton – Darlington eröffnet werden konnte. Lokführer war damals Stephenson selbst. Die Eindrücke und Erlebnisse, die von den ersten Eisenbahnfahrten geschildert wurden, gehen von Staunen über die unsichtbare Kraft der Maschinen, das bis dahin so nicht gekannte Erlebnis der Geschwindigkeit, die Diffamierung als "Teufelswerk" bis zur Begeisterung über die Öffnung neuer Räume und weiterer Verbindungen.

In Deutschland waren die politischen Verhältnisse bis zur Gründung des deutschen Reiches 1871 von Kleinstaaten und einem hohen Maß an Isolationismus geprägt. Eine erste Besserung brachte die Gründung des deutschen Zollvereins 1834. In diesem Zusammenhang äußerte sich das Bestreben, eine einheitliche deutsche Nation zu schaffen, in vielen Schriften. Einer Aussage von Goethe aus dem Jahre 1828 ist zu entnehmen, daß dabei sogar die Eisenbahn als Hilfsmittel dienen könnte:

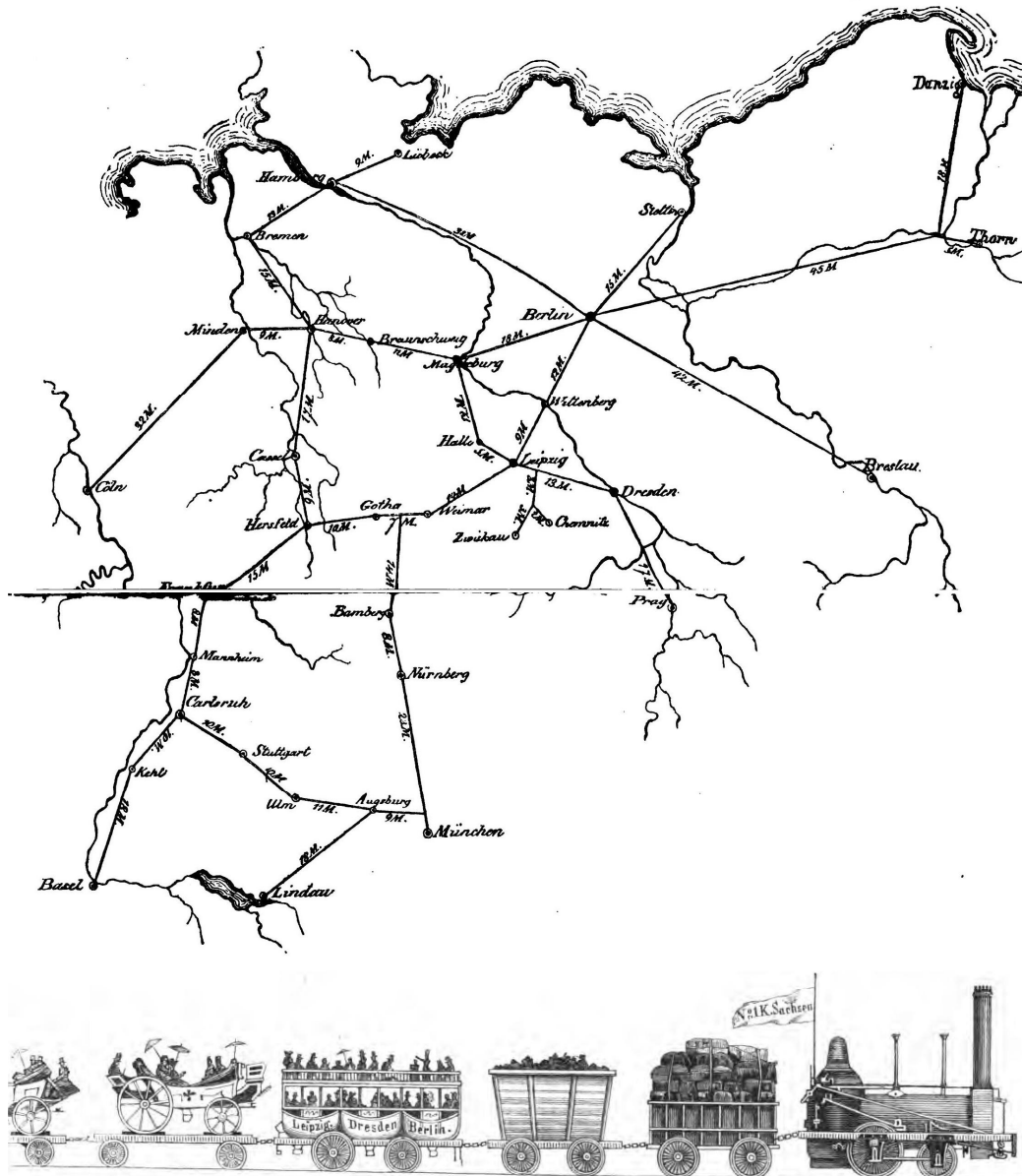
"Mir ist nicht bange, daß Deutschland nicht eins werde; unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das ihrige tun."



Johann Wolfgang von Goethe im 70. Lebensjahr,  
Joseph Karl Stieler, 1828

## 2. Frühzeit der Eisenbahnen in Deutschland

Obwohl der Nationalökonom und Wirtschaftspolitiker Friedrich List bereits 1833 mit seiner Schrift "Über das sächsische Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems" einen Entwurf für ein deutsches Eisenbahnnetz vorlegte, so sind die Anfänge des Eisenbahnbaus, bestimmt durch die politische Lage, doch vornehmlich privaten Initiativen zu verdanken.



Friedrich Lists Entwurf zu einem Deutschen Eisenbahnsystem aus dem Jahre 1833

### 2.1 Planungen und Vorbereitungen

So vollzog sich auch der Bau der Eisenbahnen mehr oder weniger planlos, ohne überstaatlichen Zusammenhang, aus kleinstaatlicher Perspektive. Im Norden des heutigen Deutschlands setzte sich vornehmlich der Privatbahnbau durch, während im Süden hauptsächlich der Staatsbahnbau bevorzugt wurde.

## **Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld**

Erst ab Mitte der 70er Jahre des 19. Jahrhunderts wurde durch die Regierungen mehr Druck dahingehend ausgeübt, die Eisenbahnbauten unter staatliche Obhut zu stellen. Um die Jahrhundertwende besaß nur noch Bayern ein gemischtes Netz aus Staats- und Privatbahnen. Alle anderen Staaten hatten die Eisenbahnen unter Staatsaufsicht gestellt.

Problematisch waren vor allem die Beschaffung von Geld, Material, Maschinen und der Grunderwerb. Die Geldbeschaffung erfolgte in erster Linie durch die Ausgabe von Anleihen bei Staatsbahnen und Aktien bei Privatbahnen.

Auch die Festlegung der Trassierung der Strecken stellte ein großes Problem dar. Da eine größtmögliche Rentabilität erzielt werden sollte, war zu bedenken, welche Wirtschaftsräume an das neue Netz angebunden werden sollten. Ungewisse Faktoren bei der Kalkulation waren die Betriebskosten und (voraussichtlichen) Betriebseinnahmen. So wurde schon damals für jedes Streckenprojekt eine Kostenuntersuchung durchgeführt, in der die Herstellung, die zukünftigen Betriebskosten und die eventuell zu erwartenden Betriebseinnahmen einander gegenübergestellt wurden.

In Bayern war man auf diesem Gebiet fortschrittlich genug, durch Gesetze frühzeitig die Grundlagen für einen volkswirtschaftlich sinnvollen Ausbau des Eisenbahnnetzes zu beschaffen. 1836 erließ die bayerische Staatsregierung die "Fundamentalbestimmungen für sämtliche Eisenbahnstatuten in Bayern", in denen die Einheitlichkeit von Kunstbauten, die Tragkraft der Schienen und die Spurweite geregelt wurden.

Angespornt durch die Gewinne der ersten privaten Eisenbahn, der Ludwigsbahn zwischen Nürnberg und Fürth, entschlossen sich immer mehr private Gesellschaften, ein Eisenbahnnetz in Bayern zu projektieren. Doch schon 1849 wurden diese Lizenzen wegen der enormen Schwierigkeiten beim Eisenbahnbau an den Staat zurückgegeben.

### **2.2 Weiterentwicklung der Eisenbahn und ihrer Kunstbauten**

Aufgrund der politischen Situation zur Anfangszeit der Eisenbahn in Deutschland war es als großer Fortschritt zu betrachten, daß bereits 1847, also zwölf Jahre nachdem die erste Eisenbahn in Deutschland verkehrte, der "Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen" gegründet wurde. Beschlüsse faßte dieser Verein allerdings erst 1874 nach der Gründung des Deutschen Reiches.

Schon 1850 gab diese Vereinigung Richtlinien heraus, die eine einheitliche Verfahrensweise beim Eisenbahnbau anregte. In der Schrift "Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands" wurde eine einheitliche Regelung für den Bau, Betrieb, Konstruktion und Nutzung der Eisenbahnen empfohlen.

Neben dem Bau der Bahnanlagen (Gleise und Betriebsanlagen) wird als nächstwichtigste Aufgabe die Erstellung der Bahnhofs- oder Empfangsgebäude angesehen.

Nach dem Grundsatz:

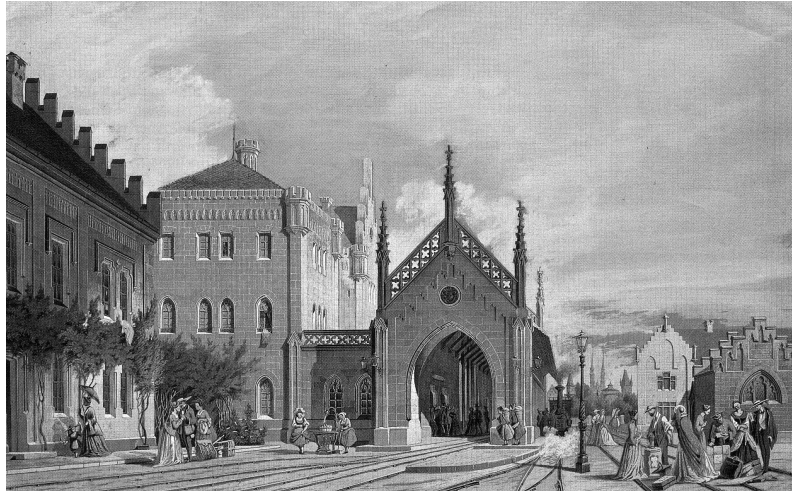
"Zwei Herren soll der Bahnhof dienen – dem Reisenden und der Bahn"

wurden neben den vom Staat vorgeschriebenen Einheitsbauten auch Bahnhofsgebäude in funktioneller und repräsentativer Architektur geplant und gebaut.

So war es auch in Deutschland nicht verwunderlich, daß 1838 in Braunschweig der erste Staatsbahnhof Europas eingeweiht wurde.

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

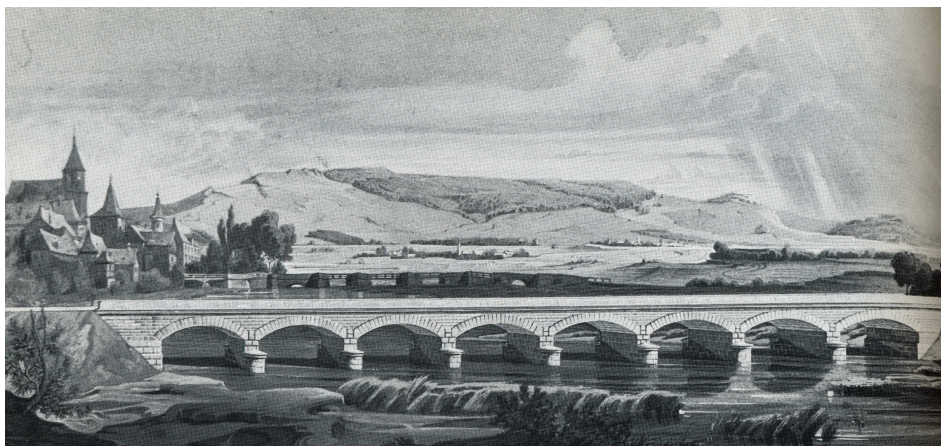
Ursprünglich wurden aus Kostengründen sehr viele Holzgebäude erstellt, die später dann den Massivbauten wichen, die heute noch in der ursprünglichen Form mit späteren Umbauten vorzufinden sind. Die damalige Entwicklung ging hin zu den Kopfbahnhöfen. Das mag aus heutiger Sicht vielleicht widersinnig erscheinen, ist aber aus der Tatsache heraus erklärbar, daß größere Bahnhöfe meistens den Abschluß einer Strecke bildeten.



Bahnhofsgebäude Nürnberg. Aquarell von Karl Herrle, 1864.

Als weitere Kunstbauten der damaligen Zeit sind die Eisenbahnbrücken zu nennen. Die einfacheren Holzbrücken wichen bald – wenn das nicht sogar bereits in der Ursprungsplanung so vorgesehen war – Massivbrücken aus Stein und Eisen. Dabei gab es verschiedenste Bautypen. So wurden z.B. bei Pleinfeld sogenannte Viadukte gebaut, während anderswo Segmentbrücken mit größerer Spannweite, die "schwere Bogenbrücke" oder die Gitterkastenbrücke (Vorläufer vieler heutiger Brücken) gebaut wurden.

Der Maler Herrle hielt einige dieser Brückenbauten in seinen Bildern fest, die für eine Ausstellung im Nürnberger Verkehrsmuseum zusammengetragen worden sind.



Eisenbahnbrücke über die Altmühl bei Gunzenhausen. Aquarell von Karl Herrle.

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

Nach den Anfangsschwierigkeiten nahm dann ab Mitte des 19. Jahrhunderts die Entwicklung des Eisenbahnbaus mit all seinen Nebeneinrichtungen rasante Formen an. Als Beispiel kann die Entwicklung der Streckenlängen herangezogen werden.

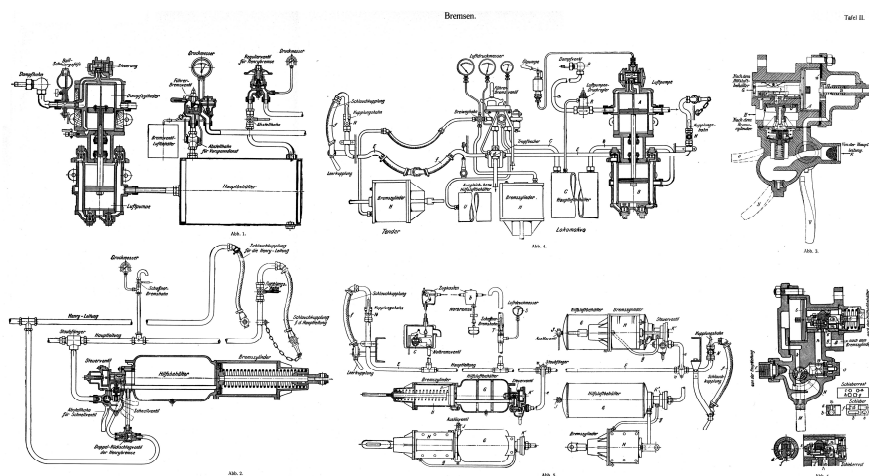
<u>Jahr</u>	<u>Streckenlänge des Eisenbahnnetzes in deutschen Ländern</u>
1835	15 km (erste Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth)
1840	500 km
1850	6.000 km
1855	8.300 km
1865	14.700 km
1870	20.000 km
1880	34.000 km
1900	50.000 km

Zur Erläuterung: 1900 hatte das Deutsche Reich eine Fläche von 540.743 km<sup>2</sup>. 2005 betrug die Streckenlänge des Eisenbahnnetzes in der Bundesrepublik Deutschland bei einer Landesfläche von 357.104 km<sup>2</sup> rund 38.000 km und verfügte nach der Tschechischen Republik, Belgien und Luxemburg über eines der dichtesten Streckennetze Europas.

Auch anhand der nachfolgenden Übersicht über die Entwicklung Spitzengeschwindigkeiten der Züge ist dieser Fortschritt erkennbar:

- 1769 Frankreich, Dampfwagen von Cugnot, 3-4,5 km/h
- 1830 England, Liverpool-Manchester, Lokomotive „Rocket“, 48 km/h
- 1848 Frankreich, erste Lok schneller als 100 km/h: 126 km/h
- 1889 USA, Baltimore, elektrischer Triebwagen erreicht 185 km/h
- 1903 Deutschland, AEG-Triebwagen mit Drehstromantrieb, 210 km/h

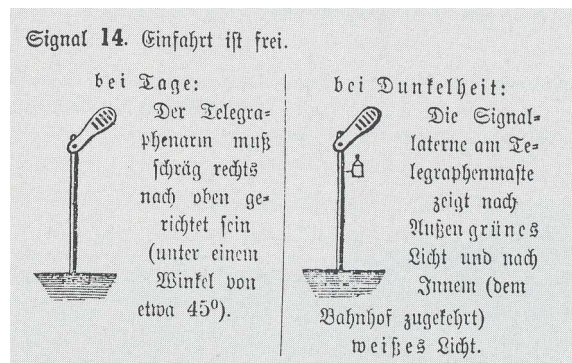
Die steigenden Geschwindigkeiten sind nicht zuletzt darauf zurückzuführen, daß die Entwicklung der vom Lokführer bedienten Druckluftbremse ab 1870 mit Versuchen vorangetrieben wurde. Bis dahin wurden die Züge durch einen Bremser, der auf einem Bremswagen saß, gebremst.



Bremsen. Tafel III in: Röhl, Viktor, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 2. Auflage, 1912–24

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

Im Jahr 1875 wurden durch den "Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen" die erste einheitliche Signalordnung herausgegeben. Die erste Signalvorschrift in Deutschland umfaßte zehn Signale und wurde 1850 von der Versammlung Deutscher Eisenbahntechniker zu Berlin erlassen. 1877 folgten als nächste Vorstufe "Einheitliche Tarife". 1912 umfaßte die deutsche Signalordnung 34 verschiedene Signale. Es gab zehn Arten von Signalen: Läutesignale, Wärtersignale, Hauptsignale, Vorsignale, Signale am Wasserkran, Weichen- und Gleissperrsignale, Signale am Zuge, Signale an einzelnen Fahrzeugen, Signale des Zugpersonals und Rangiersignale.



Ausschnitt aus der Signalordnung für die deutschen Eisenbahnen vom 4. Januar 1875

Ab 1880 wurden dann auch die teilweise noch vorhandenen Bahnsteigsperrern erbaut, damit die Kontrollen im Zug erleichtert wurden oder unterbleiben konnten. Bis dahin mußten nämlich die Schaffner immer an den außen am Wagen durchgehend angebrachten Trittbrettern in artistischer Weise entlangklettern, denn ein Übergang von Wagen zu Wagen oder Durchgang in den Wagen in der Mitte war nicht möglich, weil die damaligen Abteilwagen nur von außen zugänglich waren.

### 2.3 Entwicklung des elektrischen Zugbetriebs

Nachdem sich die Eisenbahn immer mehr weiterentwickelte, wurde nach Alternativen gesucht, die den Antrieb der Lokomotiven durch Dampf ablöste. Mehrere Erfinder versuchten die elektrische Energie für diese Zwecke zu nutzen. Bereits am 31. Mai 1879 stellte Werner von Siemens auf der Berliner Gewerbeausstellung die erste elektrische Lokomotive der Öffentlichkeit vor.

Die Lokomotive erreichte bei Leerfahrt mit einer Motorleistung von 2,2 kW und einer Betriebsspannung von 150 Volt Gleichstrom eine Höchstgeschwindigkeit von 13 km/h, mit drei Wagen besetzt mit je 6 Personen immerhin noch 7 km/h, und bewegte sich auf einer Kreisbahn von 300m Länge. Die Antriebsenergie erhielt die Lok über ein Flacheisenband zwischen den Fahrschienen aus einer stationären Energiequelle, die sich jenseits der Gleise befand. Als Rückleitung dienten die Schienen.

Diese von Siemens konstruierte Lokomotive stellte zwar einen Meilenstein in der Entwicklung der elektrischen Lokomotiven dar und bewies durch die Beförderung von immerhin 85.000 Personen in den vier Monaten, in denen die Ausstellungsbahn betrieben wurde, auch ihre grundsätzliche Brauchbarkeit, aber für einen Streckenzugbetrieb eignete sie sich schon wegen der Lage der Energiequelle jenseits der Gleise nicht.



## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld



Elektrolokomotive von Werner von Siemens auf der Gewerbeausstellung in Berlin 1879

In kontinuierlicher Entwicklung mußten noch viele Probleme – etwa die Stromregulierung, eine betriebssichere Oberleitung, die Schaffung der erforderlichen Infrastruktur bis hin zu den nötigen Kraftwerken – gelöst werden, bis der elektrische Bahnbetrieb seinen Siegeszug antreten konnte.

Trotzdem wurde bereits 1881 die erste elektrische Straßenbahn in Berlin-Lichterfelde in Betrieb genommen. 1895 folgte die erste deutsche elektrische Vollbahn in Meckenbeuren-Tettang im damaligen Königreich Württemberg. Und 1903 konnten im elektrischen Zugbetrieb auf der Militäreisenbahnstrecke Marienfelde – Zossen auf einer Streckenlänge von 27km erste Schnellfahrten erprobt werden. Diese Lokomotive wurde durch einen Drehstrommotor angetrieben, der durch eine dreiteilige Drehstromfahrleitung Energie erhielt. Von dieser Antriebsart kam man aber wieder ab, da sich der Drehstromasynchronmotor – mit starrer Drehzahlkennlinie und mit fester Frequenz gespeist – nicht für den Bahnbetrieb eignete.

1912 wurde dann zwischen den Staaten Baden, Bayern und Preußen ein Übereinkommen betreffend der Ausführung der elektrischen Zugförderung getroffen. Man hatte sich für die Verwendung des Einphasen-Wechselstroms mit einer Frequenz von  $16 \frac{2}{3}$  Hz und 15.000 Volt Spannung entschieden. Der wichtigste Grund für diese Entscheidung ist in der kostensparenden einpoligen Fahrleistung zu suchen.

Im Juni 1914 wurde nach diesen Kriterien der erste elektrische Zugbetrieb auf der 34,2 km langen Strecke Bitterfeld – Leipzig durchgeführt, der allerdings bedingt durch den Ausbruch des 1. Weltkrieges am 1. August 1914 wieder eingestellt wurde.

Aber am 1. August 1916 war es dann soweit, daß der erste dauerhafte elektrische Zugbetrieb auf der Strecke Salzburg – Freilassing – Bad Reichenhall – Berchtesgaden eingeführt wurde. Die Speisung der Fahrleitung erfolgte durch das Saalach-Kraftwerk.

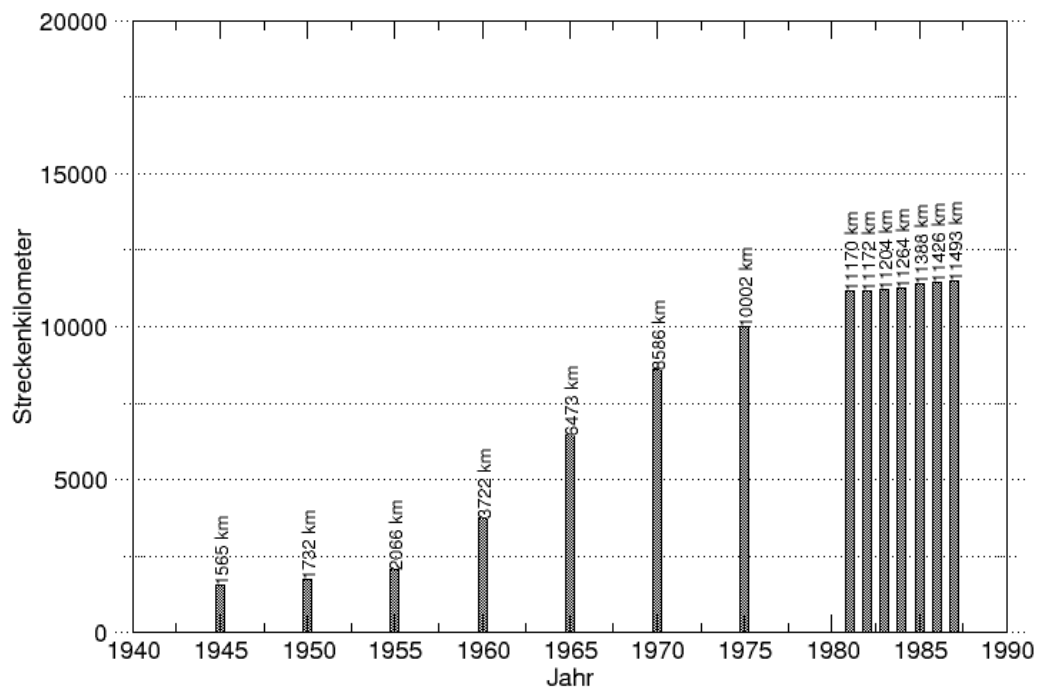
In Bayern begann der weitere Ausbau der elektrischen Zugförderung und die Strecke München – Nürnberg wurde zwischen 1933 und 1935 "unter Draht" genommen. 1939 war dann die Strecke München – Saalfeld vollständig elektrifiziert. 1945 standen in Deutschland 1.550 km Bahnstrecke "unter Draht". 1949 waren es 1.600 km und 1972 bereits 9.300 km.

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

Heute bewältigt die Deutsche Bahn rund 90 Prozent ihres Verkehrs mit elektrischen Antrieben.

Je mehr Strecken elektrifiziert wurden und je weiter die Entwicklung der Diesellokomotiven voranschritt, desto mehr rückten die Dampflokomotiven in den Hintergrund. Mit dem Elektro- und mit dem Dieselantrieb wurden zwei Antriebsenergien entwickelt, die wesentlich umweltfreundlicher und kostensparender eingesetzt werden konnten als Dampf, so daß das Ende der Dampflokomotiven schon bald vorhersehbar war. 1977 wurde bei der Deutschen Bundesbahn die letzte Dampflokomotive ausgemustert.

Entwicklung des elektrischen Betriebes in der alten Bundesrepublik



Quelle: Markus Schweiss/Wikipedia

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

### 2.4 Entwicklung der Eisenbahn in der Bundesrepublik Deutschland nach 1945

Die Eisenbahn war das wichtigste Verkehrsmittel in der jungen Bundesrepublik. Allerdings hat das Staatsunternehmen auch mit Schwierigkeiten zu kämpfen: die Konkurrenz des Automobils und die beginnende Massenmotorisierung, außerdem der enorme Aufwand an Kosten und Arbeitskraft für den Wiederaufbau im Krieg zerstörter Bahnanlagen. Dieser wirtschaftliche Druck führte zwischen 1960 und 1980 dazu, daß unrentable Nebenstrecken stillgelegt und kaum neue Strecken geplant und gebaut wurden.



Logo der Deutschen Bundesbahn

In den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts nahm der Wettbewerbsdruck wegen Wirtschafts- und Energiekrise noch zu. Modernisierungsbemühungen führten zur vollständigen Elektrifizierung der Hauptstrecken bis 1977. Andererseits zeigte sich die Bahn dem flexiblen Speditionsgewerbe auf der Straße im Wettbewerb unterlegen. Der Stückfrachtverkehr mußte eingestellt werden. Gleichzeitig ging der Transportbedarf an Kohle und Eisenerz zurück, so daß auch noch zahlreiche Rangierbahnhöfe stillgelegt werden mußten. Trotzdem war die Bundesbahn 1985 immer noch der drittgrößte Arbeitgeber in der Bundesrepublik, mit immerhin 322.383 Mitarbeitern.

Nach der Wiedervereinigung mußte die "Deutsche Reichsbahn" der DDR integriert werden. Gleichzeitig begann 1991 mit EG-Richtlinie 91/440/EWG eine Umstrukturierung des europäischen Eisenbahnmarktes. Daher beschloß der Bundestag am 17. Dezember 1993 die Bahnreform – Gründung einer privatwirtschaftlich organisierten Eisenbahngesellschaft des Bundes, Öffnung der Schienenwege für private Unternehmen sowie Übertragung des Schienen-Personen-Nahverkehrs vom Bund auf die Länder. Am 1. Januar 1994 trat das Gesetz in Kraft. Nach Eintrag im Handelsregister am 5. Januar überreichte der damalige Verkehrsminister Wißmann die Gründungsurkunde der "Deutschen Bahn AG" dem Chef des neuen Unternehmens, Heinz Dürr, bei einem Festakt am am 10. Januar 1994.



Zentrale der Deutschen Bahn AG in Berlin,  
Foto: Michele M. Ferrario, Latente/Flickr

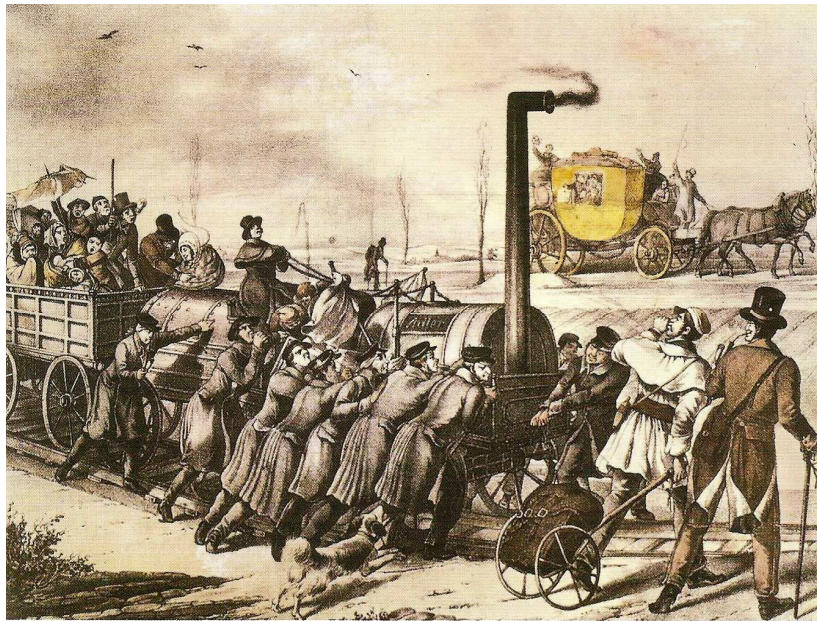
### 3. Pleinfeld und seine Verkehrsverbindungen

#### 3.1 Die Zeit der Postkutschen

Die heutige Bundesstraße 2 stellte schon immer eine der Hauptverkehrsadern Deutschlands dar, verband sie doch, von Innsbruck kommend, München und Berlin. Zur Zeit der Postkutsche erfüllte eine Posthalterei an dieser Straße in Pleinfeld eine wichtige Aufgabe. Die Bespannung mit Pferden mußte gewährleistet werden, Briefe, Güter und Personen aus der weiteren Umgebung wurden verfrachtete.

Im Jahr 1812 wurde Pleinfeld von 41 Postlinien berührt, darunter auch Routen vom und ins Ausland. Bei den damaligen Reisegeschwindigkeiten muß eine derart verkehrsgünstige Lage einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor gebildet haben, was auch in der Zahl der Gasthäuser und deren Größe zum Ausdruck kam. Nicht nur Durchreisende, sondern auch Händler und Kunden von Nah und Fern kamen zu den Märkten in den Ort und mußten gepflegt und untergebracht werden.

Nachweislich wurde im Jahr 1635 erstmals eine Poststation in Pleinfeld erwähnt. Ab 1712 verkehrten zweimal wöchentlich Postwagen von Augsburg nach Nürnberg und zurück über Pleinfeld. Zu dieser Zeit standen die Poststationen, Postreiter und Postmeister hauptsächlich unter kaiserlicher Obhut. Im Jahr 1808 übernahm dann am 1. März der Bayerische Staat die Postverwaltung.



Noch ist die Postkutsche schneller, Spottbild ca. 1835

Mit dem Beginn der Eisenbahnen wurden dann 1846 die Postfahrten reguliert und so fuhr dann zwischen Donauwörth und Pleinfeld viermal täglich ein Postwagen. Von 1852 – 1869 verkehrte ein Postomnibus zwischen Pappenheim und Pleinfeld, der dann nach Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke Pleinfeld – Treuchtlingen 1869 auf die Strecke Pappenheim – Treuchtlingen verkürzt wurde. Als Ersatz lief dann in den Jahren 1868/70 ein Eilpostwagen von Pleinfeld nach Eichstätt und Ingolstadt, der aber ab dem 12. April 1870 ebenfalls durch die Eisenbahn ersetzt wurde.

## **Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld**

Dieses besondere Zusammenwirken der Eisenbahn und der Post dokumentiert nicht nur die Übernahme von Beförderungen und Verbindungen durch die Eisenbahn, sondern auch die Tatsache, daß in den Jahren von 1863 bis 1891 der Postverwalter in Pleinfeld gleichzeitig die Funktion des Bahnhofvorstandes ausübte. Je weiter und je besser das Eisenbahnnetz ausgebaut wurde, desto mehr nahm die Bedeutung der Postkutschen ab, bis schließlich in Mittelfranken im Jahr 1930 die letzte Postkutsche von Bad Windsheim nach Ansbach fuhr. Seither verkehren Postkutschen nur noch als Touristenattraktion.

### **3.2 Die Entstehung der ersten Eisenbahnlinie im Bereich Pleinfelds**

Nachdem am 7. Dezember 1835 zwischen Nürnberg und Fürth die erste Eisenbahn Deutschlands erfolgreich in Betrieb genommen worden war, begann die erste große Planung, die Eisenbahn zu einem Netz auszubauen. Doch die größtenteils privaten Gesellschaften obliegenden Aufgaben scheiterten bald aus finanziellen, organisatorischen und technischen Problemen. Außerdem entmutigt durch Fehlschläge ausländischer Projekte gab ein großer Teil der Gesellschaften 1840 ihre Konzessionen an den Staat zurück. Bayern wandte sich dann nach Baden und Braunschweig als dritter Staat dem Staatsbahnprinzip zu.

Um eine Isolierung zu vermeiden, beschloß daher König Ludwig I. noch im Jahr 1840 den Bau einer Eisenbahn auf Staatskosten von der Landesgrenze bei Hof über Nürnberg und Augsburg zum Anschluß an die bestehende Strecke München – Augsburg. Die Fortsetzung dieser Strecke nach Lindau wurde in Aussicht gestellt. Bereits im Frühjahr 1841 wurde mit den Trassierungsarbeiten begonnen. Der erste grobe Streckenverlauf wurde von Hof über Bamberg – Nürnberg nach Augsburg skizziert. Die Trassierungs- und Bauarbeiten begannen dann von Süden und von Norden her, daß man gewissermaßen aufeinanderzuarbeitete.

Für den Bau dieser Eisenbahn wurde mit Sitz in Nürnberg die dem Königlichen Staatsministerium des Innern unterstehende "Eisenbahn-Bau-Commission" gegründet. Ab 1842 unterstand die gesamte technische Leitung Friedrich August von Pauli, dem drei Oberingenieure unterstellt waren. Nach Möglichkeit wurde versucht, die Trasse dem hügeligen Gelände anzupassen, doch ließ es sich nicht vermeiden, größere Hindernisse durch Kunstbauten in Form von Tunnels, hohen Dämmen und Brücken zu überwinden. Die größten Probleme stellten sich den Planern in den Weg, als es galt, die Wasserscheide zwischen Donau und Main im Bereich des Streckenabschnittes Donauwörth – Pleinfeld zu überwinden.

Am 29. März 1842 wurde dann bekannt, daß der bayerische König sich zunächst für eine Linie Donauwörth – Fünfstetten – Weißenburg – Pleinfeld – Schwabach entschieden hatte. Als Beweis diente die Tatsache, daß kurze Zeit später Grundstücksbesitzer gewarnt wurden,

"Pflöcke und Signalstangen, die von Ingenieuren auf ihrem Grund und Boden angebracht wurden, durch Pflügen oder aus sonstigen Gründen herauszureißen oder umzuwerfen."

Die Entscheidung, welche Route letztendlich ausgewählt werden sollte, war aber dennoch nicht gefallen. Untersuchungen über Kosten, technische Lösungen usw. wurden angestellt, stellte sich doch der hohe Gebirgswall des Hahnenkamm den Eisenbahnbauern in den Weg. Auch wurde in Erwägung gezogen, schwierige Streckenabschnitte nicht mit Dampfkraft, sonder mit Pferden zu bewältigen.

Am 28. Januar 1844 wurde dann die Königliche Eisenbahn-Bau-Commission beauftragt, einen genauen Untersuchungsbericht vorzulegen, wobei die Möglichkeiten der Streckenführung über Weißenburg und Nördlingen darzustellen seine.

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

Diese Vorlage, unterschrieben mit "von Pauli", eingereicht am 8. Juni 1844, enthält eine genaue Analyse aller Kosten und technischen Lösungsmöglichkeiten.

Folgende Gesamtkosten wurden veranschlagt:

	I. Linie über den Hahnenkamm		II. Linie durch das Ries.	
	A. Engl. System. fl.	B. Amer. System. fl.	Engl. System. fl.	D. Amer. System. fl.
1. Anfertigung der mit Ringstahlwerkzeugen	14,000	14,000	26,200	26,200
2. Anfertigung für Eisenbahnen	603,100	449,700	989,200	921,900
3. Anfertigung für Abfahrten	132,400	98,200	160,200	151,200
4. Luminäre und Abfahrtsysteme	26,500	21,700	30,600	29,700
5. für die Dammarbeiten	4,367,600	1,741,100	1,731,500	1,429,400
6. Eisenbahnen	3,354,800	713,100	1,651,100	829,100
7. Abfahrtsysteme	71,200	22,900	35,000	17,300
8. Tunnelarbeiten	339,300	328,000	397,100	386,500
9. Aufg. und Abfahrtsysteme	300	48,800	420	3,700
10. Bahnen	216,500	83,000	53,000	53,000
11. Anfertigung	53,900	54,100	63,400	61,000
12. Eisenbahnen	383,300	470,500	724,700	653,700
13. Eisenbahnen	943,500	962,000	1,523,300	1,447,200
14. Aufg. für die Eisenbahnen mit Eisenbahnen	152,200	152,200	239,600	239,600
15. Eisenbahnen und Abfahrtsysteme	14,200	13,200	14,400	13,600
16. Aufg. für die Eisenbahnen im Gebirge	452,000	452,000	452,000	452,000
<b>Gesamtbetrag</b>	<b>11.104,800</b>	<b>5.622,500</b>	<b>8.116,600</b>	<b>6.767,900</b>

Nürnberg, den 11. April 1844.  
Königliche Eisenbahn-Commission.  
Pauli

- Strecke über den Hahnenkamm:  
nach dem englischen System 11.104.800 Gulden  
nach dem amerikanischen System 5.622.500 Gulden
- Strecke durch das Ries:  
nach dem englischen System 8.116.600 Gulden  
nach dem amerikanischen System 6.768.000 Gulden

"System" bedeutet hier die wechselseitige Abhängigkeit von Lokomotivkonstruktion und Trassenführung. Je nach System konnten bestimmte Kurvenradien und Steigungen bewältigt werden und waren bestimmte Lokomotivtypen erforderlich. Bei einer Trassierung auf möglichst geraden und steigungsarmen Strecken ließ das englische System höhere Geschwindigkeiten und eine größere Zugkraft der Lokomotiven zu, während das amerikanische System besser für Strecken mit engeren Kurven und größeren Steigungen geeignet war. Auf Grund des Imports englischer Lokomotiven war bisher in Bayern das englische System angewandt worden.

Nachdem die anschließenden Streckenabschnitte ab Donauwörth und der Hainzmühle bereits im englischen System geplant bzw. bereits im Bau waren, entschied man sich aus Kostengründen – bei einem dem amerikanischen System folgenden Streckenabschnitt in der Mitte Bayerns hätte jeder Zug zweimal zerlegt und neu zusammengestellt werden müssen – für das englische System durch das Ries.

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

Außerdem bot die Linienführung durch das Ries die Vorteile, in Nördlingen einen Anschluß an das württembergische Netz zu erhalten und war im Winter weniger gefährdet. Bedingt durch die Entscheidung, die Strecke über Nördlingen zu führen, blieb der Wirtschaftsraum Solnhofen – Treuchtlingen – Weißenburg – Ellingen unberührt, was für Pleinfeld ein wichtiger Faktor bei der Entwicklung zum Verkehrsknotenpunkt war.

Nachdem die Entscheidung gefallen war, welche Trassierung letztendlich gewählt werden sollte, machte man sich an die endgültigen Vermessungsarbeiten und im Frühjahr 1845 konnte tatsächlich mit dem Bau begonnen werden.

Geometer mit rot-weißen Stangen steckten die Trasse ab und ungefähr 600 Arbeiter waren ständig damit beschäftigt, die Bahndämme aufzuschütten und die Schienen zu verlegen. Der Bau war für die anliegenden Baufirmen sehr wichtig. In Zeitungen, Wochenblättern und "Intelligenzblättern" der damaligen Zeit findet man immer wieder Ausschreibungen zur Submission für die Herstellung der Teilstrecken, abgeteilt nach sogenannten "Loosen". So kostete die 15.283 Fuß lange Strecke zwischen Mühlstetten und Georgensgmünd zum Beispiel 134.872 Gulden. Ein Fuß, gemessen in Nürnberg entsprach damals 303,75 mm – allerdings wurde bereits in Augsburg schon ein wenig anders gemessen: der sog. "römische Fuß" war dort nur 296,17 mm lang. Aber auch die Wirte, Metzger und Bäcker werden damals eine gute Zeit gehabt haben, denn Arbeit macht ja hungrig und durstig.

Außerdem war der Eisenbahnbau für die Grundbesitzer eine wichtige Angelegenheit, mußte sich doch der eine oder andere von Grund und Boden trennen. So ist nachzulesen, daß vor dem Königlichen Landgericht in Pleinfeld unter dem Königlichen Landrichter Wunderer am 23. September 1845 von folgenden Grundeigentümern Land erworben wurde:

Tagelöhner Anton Ambabo und Ehefrau Theresia geb. Sandmeyer,  
Bierbrauer und Gastwirt Anton Bram und Ehefrau Josepha geb. Mogel,  
Gütler Joseph Buckel und Ehefrau Walburga geb. Schneidmadt,  
Müller Lorenz Dirsch (Ketschenmühle) – dessen Witwe Anna Maria geb. Gruber,  
Bauer Georg Eigner und Ehefrau Maria Anna geb. Bumm,  
Bauer Michael Groß und Ehefrau Magdalena geb. Schneider,  
Gemeinde Pleinfeld: 22 Tagwerke 59 Dezimalen für 4.000 Gulden,  
ausgehändigt an die durch den Beschluß der  
Gemeindeverwaltung vom 23. September ermächtigten  
Gemeindeausschußmitglieder:  
Gemeindevorsteher Zappold und  
Gemeindebevollmächtigter Anton Börschlein  
(der Beschluß des Gemeindeausschusses  
vom 23. September 1845 ist unterschrieben von:  
Zappold – Gemeindevorsteher,  
Adam – Gemeindepfleger,  
Börschlein, Buckel und Meyer),  
Müllerswitwe von der Reichertsmühle Anna Maria Jörg,  
Glaser Michael Kretz und Ehefrau Maria Anna geb. Oppel,  
Bäcker Bernhard Kuhn und Ehefrau Josepha, geb. Dirsch,  
Gütler Johann Andreas Ludwig und Ehefrau Maria Katharina geb. Böhringer,  
Gütler Johann Ludwig und Ehefrau Barbara geb. Wachter,  
Wurmmüller Mathias Ludwig und Ehefrau Josepha geb. Treiber,  
Weber Anton Meier und Ehefrau Walburga geb. Keil,  
Ziegler Joseph Merklein,  
Maurergesellenwitwe Walburga Müller,  
Bauer Anton Nüßlein (Nießlein) und Ehefrau Franziska geb. Wurm,  
Gütler Michael Ottinger und Ehefrau Walburga geb. Angermeier,  
Pfarrei Pleinfeld, vertreten durch Pfarrer Bise und die Kirchen- Verwaltungsmitglieder,

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

Metzgermeister Georg Bumm und Metzgermeister Franz Huber  
(7 Tgw. 3. Dez. für 2.300 Gulden),  
Zimmermeister Georg Pfeil und Ehefrau Anna Maria geb. Buckel,  
Postexpeditor Franz Xaver Polland und Ehefrau Sophia Elisabetha geb. Schoch,  
Spalterbote und Handelsmann Joseph Regler,  
Tagewerker Adam Riedel und Ehefrau Walburga geb. Burkhart,  
Tagewerker Joseph Ritzer und Ehefrau Walburga geb. Christoph,  
Seemannsmüller Michael Schwarz und Ehefrau Viktoria geb. Nießlein,  
Nagelschmied Georg Umkehr und Ehefrau Maria Anna geb. Häusler,  
Postwirt Michael Veith und Ehefrau Maria Anna geb. Eberhard,  
Bäcker Carl Veith und Ehefrau Walburga geb. Heller.

Am 28. Februar 1849 wurden vor dem Königlichen Landgericht Pleinfeld die Angebote für die Herstellung der Objekte der Bahnstation Pleinfeld "verakkordiert", d.h. in Stücklohn gegeben. Kurz darauf, nämlich am 22. März 1849 genehmigte die Königliche Eisenbahn-Commission in München den Spurplan (die Gleisanlagen) für die Station Pleinfeld. Daß der Tag der Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie in Pleinfeld immer näher rückte, beweist auch die Tatsache, daß am 1. April 1849 die Strecke Nürnberg – Schwabach eröffnet wurde und am 20. August 1849 das Teilstück Öttingen – Gunzenhausen. Der Chronist des Gunzenhauser Wochenblattes schilderte das Ereignis damals folgendermaßen:

"Die Stunde war gekommen! Gespannt schaute alles nach dem Hesselberg. Von dorthier mußte der Dampfswagen zuerst sichtbar sein. Immer wieder mußte die Stadtpolizei die Neugierigen von den Geleisen zurückdrängen; eine Sperre gab es damals noch nicht.

Da, in der Ferne bei Wurmbach eine langgezogene Rauchschlange und dann ein Poltern und Dröhnen. 'Er kommt – der Dampfswagen kommt!' Die Leute reckten die Häuse. Da rumpelte das eiserne Ungeheuer schon heran! Das schnaubende Dampfroß, dann ein Wagen mit Wasserkasten und Kohlen, ein Postwagen mit wehender weiß-blauer Fahne, ein grüner Personenwagen. Die zwei letzten Wagen waren weiß und blau gestrichen, es waren die Wagen der 1. und 2. Klasse.

Wie Reiter auf dem Roß saßen vorne auf jedem Wagendach Männer mit dicken Mänteln und drehten wichtig an eisernen Kurbeln; die Bremsen knirschten und der Zug stand. Jubelnd stiegen die Reisenden aus, voran die Herren der Bahnverwaltung aus München. Die Stadtmusik intonierte den Bayerischen Defiliermarsch. Bürgermeister Hensolt hielt eine Ansprache, die mit einem Hoch auf den König endete.

Heil unserm König, Heil! wurde mit entblößten Häuptern gesungen und die Wacht am Rhein mußte auf allgemeines stürmisches Verlangen zweimal gespielt werden. Im Wartesaal hatte der Postwirt derweil ein kräftiges Frühstück gerichtet, an dem die Gäste aus München mitsamt dem Stadtrat teilnahmen.

Dann aber war es Zeit zur Rückfahrt.

Ein Böllerschuß ertönte, die Bahnglocke läutete. Viele Gunzenhäuser, darunter der Bürgermeister, bestiegen stolz und voll Mut die geschmückten Wagen.



## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

Ein Pfiff, ein Zischen und Rauschen, ein Rufen: "Schaut, er fährt!" Die Musik spielte Mußi denn zum Städtele hinaus ... Tücher flatterten, der Zug rollte über die hohe Altmühlbrücke ... Eine lange Rauchfahne stand noch eine Weile über der Bahnlinie. Die Leute strömten zurück in das Städtchen, in die Wirtshäuser, in die Schänken und feierten den denkwürdigen Tag ..."

Nach der Eröffnung dieses Teilstücks fehlte nur noch der Streckenabschnitt Gunzenhausen – Schwabach, damit eine durchgehende Verbindung von München nach Nürnberg bestand. Aber der Tag der Eröffnung dieses Abschnitts folgte schon bald.

Am 23. September 1849 verfügte das Königliche Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten Folgendes an die "Generalverwaltung der Königlichen Posten und Eisenbahnen":

1. "Die ganze Bahn von München bis Nürnberg soll, sowie der neue Bahnhof in München fertig ist, Sonntag den 30. September diesen Jahres feierlich eröffnet werden."
2. "Zu dem Ende soll am besagten Tag ein Eilzug von München nach Nürnberg und zurück veranstaltet werden, welcher gegen 6 Uhr früh in München, gegen 4 Uhr Abends in Nürnberg ausgehen und die Fahrt ohne allen Aufenthalt, in so weit ein solcher nicht notwendig ist, zurückzulegen ..."
3. "Sämtliche Mitglieder beider Kammern erhalten zum Feste besondere Einladungen, außerdem sollen letztere sich auf die Staatsminister, die Regierungspräsidenten von der Bahn berührten Kreise, die Bürgermeister der von der Bahn berührten Städte, auf Mitglieder des Handelsministeriums, dann der Eisenbahnbau- und Betriebsverwaltungen zu beschränken haben. Ihre Königlichen Majestäten werden der Eröffnungsfeier *n i c h t* beiwohnen."
4. "Die Festveranstaltung von Seiten der Staatsregierung wird sich nur auf die Eröffnungsfahrt selbst, dann auf die Verzierung der Bahnhöfe und Stationshäuser erstrecken. Alle übrigen Festlichkeiten dagegen sollen den betreffenden Gemeinden anheimgegeben bleiben ... Im Zuge sollten ungefähr 250 Personen Platz finden."

Am 1. Oktober 1849 war es dann soweit, daß die erste Eisenbahn in Pleinfeld verkehrte.

Eine durchgehende Verbindung von München nach Nürnberg war geschaffen. Die Verlängerung über Bamberg nach Hof war fertig gestellt. Wegen der damals geringen Reichweite der ersten Lokomotiven wurden in Pleinfeld ein umfangreicher Lokomotivpark mit Möglichkeiten zum Wasser- und Kohlefasen geschaffen.

Die "Objekte der Bahnstation Pleinfeld" wurden nach und nach fertig gestellt. So wurden zum Beispiel am 20. Juni 1850 für die Erstellung von zwei Perrons, Laderampe, Wasserabzugsdohlen, Einfriedungen, zwei Aschengräben, Drehscheibenfundament, Ladeschablone, interimistisches Betriebsgebäude aus Holz, Lade- und Wagenhalle, Wasser- und Kohlenhaus, zwei Brunnenschächte und ein Wasserkranf undament insgesamt 23.269 Gulden und 38 Kreuzer abgerechnet.

Abgenommen wurden die Hochbauten des Bahnhofs Pleinfeld am 28. April 1851 vom Königlichen Bahnamt Nürnberg und der Königlichen Eisenbahnbau-Sektion Roth. Die Arbeiten wurden ausgeführt von Johann Brunnenmeyer, Johann Georg Rödel – beide aus Gunzenhausen –, Mathias Viehbeck aus Schwabach und Konrad Distler aus Nürnberg. In den folgenden Jahren entwickelte sich Pleinfeld immer mehr zu einem Verkehrsknotenpunkt, was zur Folge hatte, daß die bestehenden Bahnanlagen bald nicht mehr ausreichten.

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

So heißt es in einem Schreiben vom 22.08. 1853 der Generaldirektion der Königlichen Verkehrsanstalten Nürnberg, and die Königliche General-Direktion in München wegen Erweiterungsarbeiten u.a.:

"... die dienstlichen Verhältnisse auf dem Stationsplatz Pleinfeld, wo selbst eine bedeutenden Influenz aus Ellingen, Weißenburg, Pappenheim, Eichstätt, Treuchtlingen, Ingolstadt, Heideck, den fürstlich wredischen und gräflich pappenheimischen Gütern stattfindet, erweisen notwendige Erweiterungsanlagen in Pleinfeld."

Schwierigkeiten entstanden dann auch bei der Verladung von Holz, was im Schreiben vom 17. Mai 1861 von gleicher Stelle zwecks "Verlängerung der Gleise in Pleinfeld" zu entnehmen ist:

"... Da nämlich in Pleinfeld ungemein viele Baumstämme verladen wurden, welche öfters 4 bis 5 Wagen ihrer Länge wegen in Anspruch nehmen ..."

Die Bedeutung Pleinfelds, durch die Lage an der Bahnlinie bedingt, geht auch aus einer Petition hervor, die der Solnhofener Actien-Verein an das Verkehrsministerium wegen der Errichtung eines Bahnhofs in Solnhofen gerichtet hat. Anlaß dazu war der Gesetzeserlaß vom 5. Oktober 1863, in dem die Planung der zukünftigen direkten Linienführung der Bahnlinie München – Ingolstadt – Pleinfeld angeordnet wurde. Es heißt darin u.a.:

"... Unsere jetzigen Transporte gehen nach den drei Bahnstationen Pleinfeld, Nördlingen und Donauwörth ...

... Daß im Laufe des Jahres zahlreiche Fremde, unsere Geschäftsfreunde, in a l l e n Weltgegenden auf die Brüche kommen ...

... Der seitherige Personenverkehr zwischen Pleinfeld etc. und Pappenheim, Solnhofen auf der Post kann nicht im entferntesten zum Maßstabe für die Größe des Personenverkehrs mit den Brüchen dienen, weil wenigstens 10 mal mehr sich direkt von Pleinfeld oder Donauwörth mit Extrafuhrwerken fahren lassen oder durch unsere Fuhrwerke auf diesen Eisenbahnstationen abgeholt werden."

Nicht nur der Güterverkehr durch die Verladung von z.B. Holz oder hochwertigen Lithographiesteinen, sondern auch der Personenverkehr aus aller Welt hatte Pleinfeld zu einer wichtigen Eisenbahnstation gemacht.

**Merkwürdige Orte:**



**Pleinfeld\*), Markt an der schwäbischen Rezat und der Eisenbahn, 1102' über dem Meere gelegen, mit 210 Familien, 1126 Einwohnern,**

aus: "Bayern: ein geographisch-statistisch-historisches Handbuch des Königreiches" von Pleickard Stumpf, 1853

Der Augsburger Joseph Lang, Ober-Conducteur der Königlich Bayerischen Staatsbahnen schreibt in seinem "Führer auf den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen und den Königlich Bayerischen, Privilegierten Ost-Bahnen" über Pleinfeld im Jahre 1861 Folgendes:

"Pleinfeld, katholischer Marktflecken am linken Ufer der schwäbischen Rezat; mit 870 Einwohnern, einem Schlosse, einem Armenhause, gutem Getreide-, Tabak- und Hopfenbau; Sitz eines Landgerichtes und Forstamtes; der Sitz des Rentamtes ist in Spalt. Der Ort war einst das Stammhaus der Herren von Pleinfeld, und später Sitz eines reichsstädtischen Vogtei- und Kastenamtes. Anno 1305 schenkte Romung von Pleinfeld mit Willen des Grafen Gebhard von Hirschberg seine Besitzungen dem Kloster Rebdorf.

Post- und Bahnexpedition mit Wassernahme, westlich dem Flecken und 34 ½ Stunden von Augsburg. Die tägliche Verbindung mit Weißenburg, Eichstätt, Ingolstadt und Pappenheim etc. durch Postomnibus etc., veranlaßt lebhaften Verkehr, wobei unter anderem starke Transporte von Nutz- und Brennholz nach Nürnberg besonders hervorzuheben sind. Fahrzeit: 3 Stunden 10 Minuten und 4 St. 2 Min. –

Die Bahn läuft hier am linken Ufer des engen Rezattaales in sandiger und waldiger Gegend, die kaum zur Hälfte den Fruchtbedarf dem Bewohner deckt. –

Rechts das über die Wälder freundlich emporragende Bergschloß Sandsee, ehrwürdig durch sein Altertum und seine geschichtlichen Erinnerungen. Hier hausten einst mächtige Burgherren. –

Aus den spärlichen Urkunden über Sandsee entnimmt man, daß die Entstehung der Burg der Römerzeit angehört. Erst im achten Jahrhundert nennt die Geschichte als Besitzer einen Grafen Suitgart; im elften Jahrhundert erscheinen die Grafen von Hirschberg im erblichen Besitze des Grafentums und Sandsees.

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

Graf Gebhard von Hirschberg, dessen Mutter Sophie die Schwester Ludwig des Strengen war, verkaufte 1302 das Schloß ans Hochstift Eichstätt um 2.400 Pfund Heller, von welchem es 1339 an Dietrich und Konrad von Wildenstein verliehen wurde, jedoch im selben Jahrhundert wieder an voriges Hochstift übergang, welches diesem Schlosse besondere Aufmerksamkeit zuwendete. In den Kriegen Herzog Ludwig des Gebarteten (1442) und Herzog Ludwig des Reichen gegen Ansbach wurde Sandsee hart mitgenommen, doch Bischof Wilhelm von Reichenau sorgte für die Wiederherstellung desselben und wurde zur Sicherung des Kastelles auch der Turm aufgeführt. Im 30jährigen Krieg wurde das Schloß ein Raub der Kriegsflamme, aber 1660 durch Bischof Marquard von Schenk schöner und besser wieder aufgebaut. 1802, bei der Säkularisation der geistlichen Fürstentümer, kam auch Sandsee an die Krone Bayern (also gerade 500 Jahre nach der Besitznahme von Eichstätt); darauf in Privathände übergegangen, die es fast zur Ruine verfallen ließen, wurde es erst i. J. 1820 durch den Fürsten Feldmarschall Karl Philipp von Wrede in seiner jetzigen stattlichen Größe wieder aufgeführt. Eine herrliche Fernsicht lohnt reichlich der Mühe, den Turm zu besteigen.

Zur Eisenbahn zurückkehrend, überschreitet man nun eine große steinerne Brücke mit drei Öffnungen; dieser folgt der Viadukt über das Brombachtal von 49 Fuß Höhe und 340 Fuß Länge aus acht Bogen ..."

(In einem Punkt war der Autor nicht mehr ganz auf dem Laufenden, denn der Sitz des Landgerichtes wurde bereits 1859 von Pleinfeld nach Roth verlegt.)

### 3.3 Pleinfeld wird Eisenbahnknotenpunkt

Durch die Streckenführung der Ludwig-Süd-Nordbahn von Pleinfeld über Gunzenhausen – Nördlingen nach Donauwörth war das Wirtschaftsgebiet Ellingen, Weißenburg, Treuchtlingen, Pappenheim vom großen Verkehr abgeschnitten.

So war es nicht verwunderlich, daß von den vom Schienennetz abgelegenen Orte und Städte immer wieder versucht wurde, eine Anbindung an die bestehende Ludwig-Süd-Nord-Bahn zu erreichen. So entschlossen sich die Magistrate der Städte Ellingen und Weißenburg und der Marktgemeinderat Pleinfeld, einen gemeinsamen Antrag and das Verkehrsministerium zwecks Bau eines Zweigeisen von Pleinfeld nach Weißenburg zu stellen.

Der Antrag vom 7. April 1861 lautete folgendermaßen:

Weißenburg, den 14. Sept 1861

Allerdurchlauchtigster Großmächtigster

König  
Allergnädigster König und Herr

Alleruntertänigst gemeinsame Bitte der Magistrate der beiden Städte Weißenburg und Ellingen dem der Marktgemeindeverwaltung

Pleinfeld

Betreff: Bau einer Zweigeisenbahn von Pleinfeld nach Weißenburg

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

Das alleruntertänigste Bittgesuch um allergnädigste Erteilung der Concession zur Projektierung einer Zweigeisenbahn von Pleinfeld nach Weißenburg, mit welcher der in allertiefster Ehrfurcht unterzeichnete Magistrat der letztgenannten Stadt untern 7. April 1861 hervorzutreten gewagt hat, bezeichnet es als eine Lebensfrage für jede industrielle Beziehung nur einigermaßen bedeutende Stadt, vom großen Verkehr den die Eisenbahnen vermitteln, nicht länger mehr ab- und ausgeschlossen zu sein. Von der Wichtigkeit dieser Frage durchdrungen, vom gemeinsamen Interesse geleitet und im Einverständnis mit der dabei nahe Beteiligten, deshalb allerehrfurchtsvollst mit unterfertigten Verwaltung der Marktgemeinde Pleinfeld schließt sich der alleruntertänigst treu gehorsamst unterzeichnete Magistrat der kgl. Stadt Ellingen in Vertretung der Stadtgemeinde Ellingen gemeinen Gesuch an und erneuert mit ihm die Vertretung der Euer Königs Majestät treuest ergebene Stadt Weißenburg mit allersubmissesten Bitte:

um allergnädigste Erteilung der Concession zur Projektierung einer Zweigeisenbahn von Pleinfeld nach Weißenburg.

Die Ausführung der Projektierungsarbeiten würden im Genehmigungsfalle voraussichtlich nicht mehr als einen Zeitraum von höchstens sechs Monaten in Anspruch nehmen, nachdem zumal über as fragliche Terrain bereits umfangreiche Erhebungen aus früherer Zeit (1842) vorliegen, da es sich um Anlagen der Staatsbahn zwischen Nürnberg und Augsburg handelte, deren Führung von Pleinfeld über Ellingen und Weißenburg, dann weiter über Treuchtlingen usw in Plan gelegt war.

Über die Richtung der zu projektierenden Zweigbahn dürfte der mit oben gedachten Gesuche bereits vorgelegte Plan, wovon hiermit eine zweite Fertigung alleruntertänigst überreicht wird, den erforderlichen Aufschluß geben.

Daß nachweislich auf der Linie Weißenburg – Ellingen – Pleinfeld ein Transportgewicht von mindestens 400.000 Zentnern im jährlichen Verkehr jetzt schon liegt, und daß dieser Warenverkehr, abgesehen von dem von jeher bedeutenden Personenverkehr, durch die beabsichtigte Erleichterung und Raschheit der größten Steigerung fähig, da das vorwüfliche Unternehmen wirklich von jener wesentlichen Bedeutung ist, welche die beteiligten Städte mehr und mehr dazu drängt, dies alles Euer Königs Majestät in allergnädigster Würdigung dessen nicht verkennen, daß Handel und Gewerbe in diesem reich gesegneten Teile des Vaterlandes sich in den wichtigsten Artikeln des Gütertransportes vertreten finden. Von den vielerlei Factoren, welche hierzu beitragen, mögen hier nur als Hauptsächlichste Erwähnung finden:

Die starke Schranne zu Weißenburg in Mittelfranken nach jener zu Nürnberg seit lang die frequenteste, der im ganzen Land bekannt-altergebrachte, in Mittelfranken und weit über den Kreis hinaus bedeutendste Viehmarkt zu Ellingen, der große Holzreichtum von Weißenburg und dessen ganzer Umgebung, bedeutender Eichenhandel und Bedarf von Steinkohlen, außerordentliche starke Bierausfuhr, bedeutende Fabriken, Stein- und Gypshandel, Rothgerbereien und Lederhandel, Salzhandel, zahlreiche Tuchmachereien mit Wollenhandel, Hopfen- und Hopfenstangen-Handel in beiden Städten, schließlich aber von wesentlicher Bedeutung für sie und ihre Frequenz auch die Influenz benachbarter Städte und Industrieplätze, wie Eichstaedt, Solenhofen, Pappenheim und Treuchtlingen. Diese werden sich dereinst, gewiß nur zu ihrem Vorteil, der großen Verkehrsader nähergerückt folgen, wenn die supplicierenden Gemeindevertretungen, wie sie vertrauensvoll auch im Hinblick auf den anerkannt förderlichen Einfluß von Zweigbahnen auf die Rente der Hauptbahnen hoffen würden, keine Fehlbitte getan haben werden.

Er. 4728. P. 11. 1861. Weissenburg d. 14 Sept. 1861.



M. S. J. 8.

Allerdurchlauchtigster Großmächtigster *In des* *Plen*



Allergnädigster König und Herr!

Allerunterthänigste *gammelfarm*  
Bitte

*In*  
Magistrat des l. b. Landes  
Weissenburg & Ellingen  
*In*

*In* Marktgemeinderathung  
Pleinfeld.

*Verhoff:*  
Um eines Gemeindefestbahns von  
Pleinfeld nach Weissenburg.

Der allerunterthänigste Littenst

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

In allertiefster Ehrfurcht!

Euer Königs Majestaet

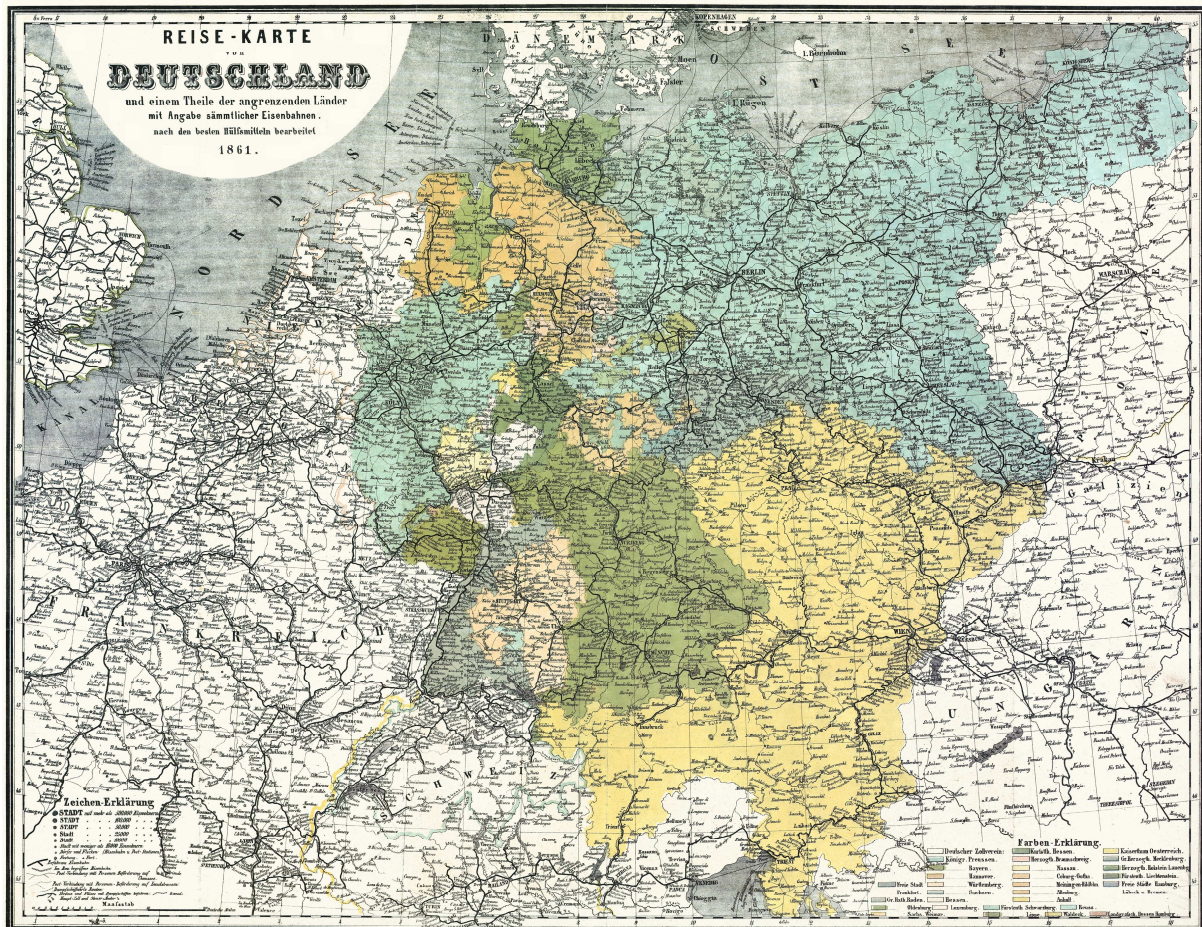
alleruntertänigst treuehorsamste Magistrate der Städte Weißenburg und Ellingen

Fleischmann, Bürgermeister

Gaab, Bürgermeister

Marktgemeindeverwaltung Pleinfeld

Merklein, Vorstand



Bahnkarte Deutschland 1861

Ob sich die Marktgemeindeverwaltung Pleinfeld mit der Unterstützung dieses Antrags allerdings einen Gefallen getan hat, sei dahingestellt, denn mit der neuen Bahnlinie Pleinfeld – Weißenburg – Treuchtlingen und dann weiter nach Ingolstadt wurde Pleinfeld ein großes, wirtschaftlich bedeutsames Hinterland entzogen. Und somit wurde bereits die Rückentwicklung in der Bedeutung als Verkehrs- und Wirtschaftsknoten eingeleitet.

Welche strategische Bedeutung Pleinfeld und der bereits bestehenden Eisenbahnlinie bei Pleinfeld beigemessen wurde, läßt sich bereits einem Artikel der "Ingolstädter Wochenzeitung" vom 30. Juli 1862 entnehmen. Unter dem Titel "In welche Richtung soll Ingolstadt mit dem Eisenbahnnetz verbunden werden?" steht u.a. Folgendes:

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

"Die Burgfestung Wülzburg, durch Natur und Kunst eine starke militärische Position, sollte mit in das Eisenbahnnetz gezogen werden, indem sie von Ingolstadt aus in 1 bis 1 ½ Stunden erreicht werden kann ..." – "Die Richtung der Eisenbahn über Eichstätt nach Weißenburg wäre besonders zu empfehlen."

"Die Linie Gunzenhausen – Pleinfeld ist aber als Verbindungsglied der Bahn Augsburg – Nürnberg ohnedies sehr in Anspruch genommen, und wird es noch mehr zu Kriegszeiten sein; eine Stockung aus dieser Linie wäre daher nicht bloß leicht möglich, sondern sogar sehr wahrscheinlich."

Eine Verzögerung von nur wenigen Stunden – namentlich wenn dem Feinde Eisenbahnen zur Verfügung haben – kann auf die Kriegsführung, auf Belagerung oder Einsatz fester Plätze von unberechenbaren üblen Folgen sein, wie die Kriegsgeschichte lehrt. Das Vortheilhafteste wäre daher, wenn die Bahn von Ingolstadt sich unter den Kanonen der Bergfeste Wülzburg in zwei Schienengeleise teilen, wovon das eine nach Gunzenhausen, das andere nach Pleinfeld führen würde. Auf diese Weise würde nicht nur einer Stockung vorgebeugt, sondern Aschaffenburg – Würzburg – Ansbach einerseits, dann Lichtenfels – Bamberg – Nürnberg andererseits, sohin das ganze Franken würde auf doppeltem Schienenwege und mit möglichst geringen Kosten mit Ingolstadt, München, Tirol usw. in direkte Verbindung treten. Sollte aus irgendwelchem Grunde nur eine dieser beiden kurzen Anschlußbahnen zu Stande kommen, so gebührt der Linie Weißenburg – Pleinfeld ebenfalls und unbedingt der Vorzug.

Das fernere Projekt, Ingolstadt direct mit Nürnberg zu verbinden, enthält, ohne besondere Vorteile zu gewähren, sehr viele Nachteile in sich, und es wird hinreichend sein, nur einige derselben hier aufzuzählen und zwar:

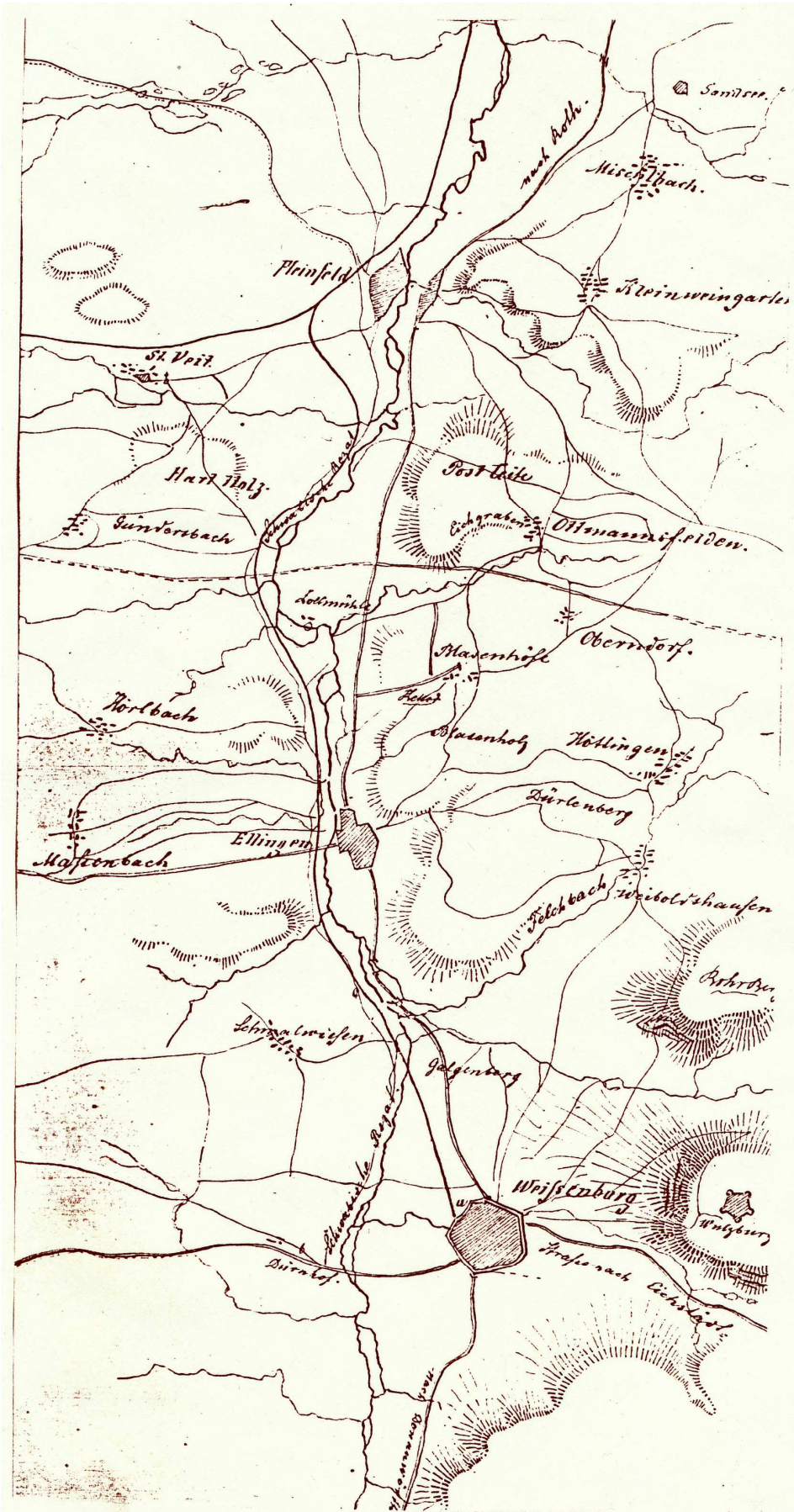
1. würde diese directe Bahn etwa nochmal so lang, als die Bahnlinie Ingolstadt – Pleinfeld und könnten mit dem dritten Teile der Baukosten, welche die Verlängerung dieser directen Bahn verschlingt, die vorher empfohlenen beiden Anschlußbahnen von Weißenburg nach Pleinfeld und Gunzenhausen ganz leicht hergestellt werden;
2. diese directe Bahn würde ca. 16 Stunden parallel und in großer Nähe in Mitte der Bahnlinie Pleinfeld-Nürnberg und des Donau-Main-Kanals laufen, daher gewiß nicht rentirlich sein;
3. wird das Terrain größere Schwierigkeiten zu überwinden darbieten, als die um die Hälfte kürzere Linie Ingolstadt – Pleinfeld;
4. wird durch die directe Bahn die starke Bergfestung Wülzburg umgangen, was für die Bergfeste selbst, sowie für die Hauptlandesfestung Ingolstadt in Kriegszeiten große Nachteile bringen könnte;
5. wäre Ansbach, Würzburg usw. nur auf großem Umwege von Ingolstadt aus zu erreichen."

Die vorhandenen Gleis- und Bahnhofsanlagen in Pleinfeld erwiesen sich aber trotz dieser Entwicklung als nicht ausreichend, was einem Schreiben der General-Direction Nürnberg vom 16. Juli 1866 zu entnehmen ist. Dort ist unter Betreff "Erneute Verlängerung der Gleise" Folgendes nachzulesen:

"Die in der Station Pleinfeld bestehenden Geleise habe sich bei den bisherigen Militärzügen als durchaus unzureichend erwiesen, indem schon mehrmals ganze Züge nach Gunzenhausen zurückgeschickt werden mußten, um Kreuzungen von Tarif- und Extrazügen in Pleinfeld zu ermöglichen ..."



Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld



Streckenkarte Pleinfeld – Weissenburg

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

Nachdem dann 1867 die Genehmigung zum Bau der Eisenbahn Pleinfeld – Treuchtlingen erteilt wurde, wurden die nächsten Jahre wiederum vom "Bau der Eisenbahn" geprägt.

Unterbrochen wurde die Bautätigkeit, als im Februar 1868 bei den Bauarbeiten für die Bahnhofsanlagen Weißenburg römische Altertümer aufgefunden wurden, die dann eine rege weitere Nachforschung nach der Römer Vergangenheit Weißenburgs einleitete. U.a. wurden Bronze-Tafeln und Bronze-Geschirr entdeckt. Diese "Altertümer" wurden zunächst an die Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten übergeben, von wo sie dann durch Auftrag des Königlichen Staatsministeriums des Innern für Kirchen- und Schulangelegenheiten an das Generalkonversatorium der wissenschaftlichen Sammlungen des Staates abzugeben waren.

So sind in einer Karte vom 19. März 1867 die notwendigen Grunderwerbsflächen für die Bahnlinie von Pleinfeld nach Treuchtlingen eingezeichnet. Die General-Direction genehmigte mit Schreiben vom 13. Juli 1867 die Auszahlung der "im Wege gültlichen Übereinkommens" vereinbarten Entschädigungen für den Grunderwerb. Am 12. September 1868 wurde vom Staatsministerium des Innern die Erweiterung der Bahnhofsanlagen genehmigt. Die Erstellung folgender Bahnhofsanlagen waren vorgesehen:

"Neues Betriebshauptgebäude (stand bis 1975), Ladehalle, Wasserhaus, 2 öffentliche Abtritte, Lokomotivremise I (Umbau der alten Ladehalle), Lokomotivremise II, Dienstwohngebäude (altes Betriebsgebäude, etwa gegenüber dem jetzigen Wohnhaus Bahnhofstr. 2), 2 Wechselwärterhäuser (Standort wie die späteren Stellwerke), Drehscheibe (die alte kleinere Drehscheibe befand sich vor dem alten Lokschuppen, etwa gegenüber vom "Kastanienhof", Waage, Bahnuhren, Wasserkränen, Möblierung der Wartesäle usw."

Die Bautätigkeit, besonders die der Strecke Pleinfeld – Treuchtlingen ging sehr rasch voran, so daß es Ende September 1869 soweit war, die Eröffnung der Strecke genauer zu terminieren.

Bereits am 25. und 26. September wurde durch Pendelfahrten die Haltbarkeit der Altmühlbrücke bei Graben getestet. Dies schien der einzige Unsicherheitsfaktor auf dem genannten Streckenabschnitt zu sein. Am 1. Oktober 1869 liefen dann Probezüge über diese Brücke und nachdem alle Tests erfolgreich verlaufen waren, war es dann am 2. Oktober 1869 so weit, daß der Streckenabschnitt Pleinfeld – Treuchtlingen als Teilstück der geplanten Linie Pleinfeld – Ingolstadt feierlich eröffnet werden konnte.

Der Stadtschreiber von Weißenburg schilderte dieses Ereignis wie folgt:

"Die ganze Stadt Weißenburg war versammelt, als die schön mit Blumen geschmückte Maschine am Bahnhof einfuhr. Der Magistrat von Weißenburg ließ es sich nicht nehmen, in corpore mit dem Zug bis nach Pleinfeld mitzukutschieren, wo man dann pünktlich eintraf. Freilich, die aus München und Donauwörth erwarteten Beamten und Herren der Generaldirection waren etwas zu spät dran, der Weg von Augsburg her war eben weit. Aber was machten denn die etlichen zehn Minuten aus?"

Mit stolzen, aber heiteren Gesichtern entstiegen die vornehmen Herren dem Salonwagen, der eigens angehängt worden war und nach glücklich erledigter förmlicher Vorstellung aller Anwesenden zog man sich gemeinsam in den mit viel Geschmack hergerichteten Wartesaal zurück. Ein sollennes Frühstück sorgte für die Bedürfnisse des Leibes und bei klugen Reden verging die Zeit rasch und um zwei Uhr meldete sich pfeifend und klingelnd die Eisenbahn, die inzwischen durch probeweises Hin- und Herfahren auf Touren geblieben war.

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

Nach Treuchtlingen ging die Reise, wo man wiederum festlich empfangen wurde und den Treuchtlinger Bratwürsten und Getränken alle Ehre antat."

Die Eröffnung dieser Teilstrecke, der dann 1870/71 der weitere schrittweise Ausbau von Treuchtlingen bis Ingolstadt folgte, verwandelte Pleinfeld von einer wichtigen Eisenbahnstation zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt.

Bedingt durch den Zuzug von Beamten und Dienstpersonal erlebte Pleinfeld zwar einen wirtschaftlichen Aufschwung, doch die Transportabwicklung und der Personenverkehr des wirtschaftlich bedeutenden Hinterlandes von Pleinfeld blieb nun aus. Zur Unterbringung des Eisenbahnpersonals wurden dann nach und nach die heute noch stehenden "Bahnhäuser" errichtet. Der Bau des ersten Wohnhauses wurde durch die General-Direction München am 28. Januar 1877 beantragt. Es handelte sich um das Gebäude Bahnhofstraße 9 oder auch das "Vorsteherhaus".

Laut Fahrplan verkehrten nach der Eröffnung dieser Strecke täglich drei Zugpaare zwischen Pleinfeld und Treuchtlingen. Ebenfalls am 2. Oktober 1869 wurde die Teilstrecke Treuchtlingen – Gunzenhausen eröffnet, so daß von Treuchtlingen aus eine durchgehende Verbindung nach Ansbach bestand, da der Abschnitt Gunzenhausen – Ansbach bereits am 1. Juli 1859 eröffnet worden war. Spätestens als dann die Verbindung Ingolstadt – Treuchtlingen hergestellt war, trat die Strecke von Pleinfeld nach Gunzenhausen mehr und mehr in den Hintergrund.

# Königl. Bayer. Staats-Eisenbahnen

## Bekanntmachung.

Am 2. Oktober l. J. werden die neuen Bahnstrecken:

**Treuchtlingen – Gunzenhausen** und **Treuchtlingen – Pleinfeld**

eröffnet und tritt nachstehende Fahrordnung auf denselben ins Leben:

Treuchtlingen – Gunzenhausen.					Gunzenhausen – Treuchtlingen.				
Stationen.	321	324	325		Stationen.	322	324	326	
Treuchtlingen	8	11	4		Gunzenhausen	10	3	6	
Eisenhausen	8	11	4		Wendheim	10	3	6	
Reichartshausen	8	11	4		Treuchtlingen	11	4	5	
Gunzenhausen	8	11	4						

Treuchtlingen – Pleinfeld.					Pleinfeld – Treuchtlingen.				
Stationen.	322	329	331		Stationen.	325	330	332	
Treuchtlingen	8	11	4		Pleinfeld	10	2	10	
Reichartshausen	8	11	4		Wendheim	11	2	11	
Pleinfeld	8	11	4		Treuchtlingen	11	3	11	

München, im September 1869.

General-Direction der k. b. Verkehrs-Anstalten.

### 4. Ausbau des Eisenbahnnetzes in Bayern

Mitte der 70er Jahre des 19. Jahrhunderts war Bayern bereits durch ein grobes Streckennetz überzogen. Nun folgte die Zeit der Planung, dieses entstehende Netz durch weitere Verbindungen zu ergänzen. Man unterschied bei diesen Planungen bereits nach Primär- bzw. Hauptbahnen und Sekundär- bzw. Nebenbahnen. Im Dezember 1881 wurden dann von der Generaldirektion in München u.a. Projektplanungen in der Schrift "Übersichtskarte und Übersichtstabellen für normal- oder schmalspurige Secundärbahnen in dem Terrainviereck Greding – Pleinfeld – Roth – Neumarkt" herausgegeben.

In dieser Schrift wurde unterschieden nach:

#### A. Ältere Projecte

- Greding – Georgensgmünd über Offenbau
- Greding – Georgensgmünd über Thalmässing
- Greding – Roth über Offenbau
- Greding – Pleinfeld über Thalmässing
- Georgensgmünd – Neumarkt über Hilpoltstein

#### B. Neuere Projecte

- Greding – Roth über Thalmässing
- Pleinfeld – Neumarkt über Hilpoltstein

Tatsächlich findet man zu den "älteren Projecten" Hinweise aus einer Schrift der Marktgemeinde Pleinfeld vom 20. September 1877. Offensichtlich stand Pleinfeld damals in starkem Konkurrenzkampf mit Georgensgmünd und Roth, denn jeder dieser Orte wollte erreichen, daß die geplanten Eisenbahnlinien dort an die Ludwig-Süd-Nord-Bahn angebunden werden.

Das Schreiben der Marktgemeinde Pleinfeld hatte folgenden Inhalt:

Hohes Koenigliches Staatsministerium  
des Koeniglichen Hauses und des Äußeren!

Betreff

Unterthänigst gehorsamste Vorstellung und Bitte der Marktgemeinde Pleinfeld "Der Bau der Eisenbahnlinie Kelheim über Beilngries, Greding, Thalmaessing, Heideck zum Anschluß an die Süd-Nord-Bahn in Pleinfeld.

Es ist der Bau einer Verbindungsbahn von Kelheim über Beilngries, Thalmaessing, Heideck zum Anschluß and die Süd-Nord-Bahn München-Hof projektiert.

Von Thalmaessing aus sind für diese Bahn drei Anschlußpunkte ins Auge gefaßt und hier die nötigen technischen Erhebungen angeordnet und vollzogen worden – der Anschluß in Roth, in Georgensgmünd und Pleinfeld.

Es ist wohl keine Stadt auch nicht dem kleinsten Örtchen im lieben engeren Vaterlande zu verdenken, wenn solche sich alle Mühe geben, Bahnen zu erhalten denn es ist dies eine Lebensfrage für sie.

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

Aus diesem Grunde wagt auch die unterthänigst gehorsamst unterzeichnete in die Reihe der Bittenden zu treten. Sie kann dies mit um so größeren Vertrauen auf die gnädigste Gewährung ihrer Bitte als sowohl alle technischen Erhebungen, alle localen Verhältnisse, ja sogar den Hauptpunkt – der billigere Bau – für sie ins Gewicht fallen. Keines der rivalisierenden Orte – weder Georgensgmünd noch Roth – können die Vortheile für die projectierte Linie bieten, wie Pleinfeld, weil letzter Ort der natürlichste und daher auch der beste und billigste Anschlußpunkt ist.

Die Projectierung zum Anschluß in Pleinfeld wird dies vollständig beweisen. Was in Roth und Georgensgmünd mit vielem Aufwande an Zeit und Geld geschaffen werden müßte: ein großer Bahnhof, die nöthigen Gebäude usw. ist in Pleinfeld schon vorhanden. – Pleinfeld ist jetzt schon Knotenpunkt dreier wichtiger Bahnen – die Anschlußbahn findet dadurch den Anschluß in Pleinfeld nicht einmal eine Vermehrung des Personals nöthig werden – es wird als durch denselben nicht bloß an Baukosten, sondern, was noch mehr ins Gewicht fällt, an Betriebskosten erspart.

Die Fortsetzung der Bahn nach Ansbach liegt im Sinne der Orten Georgensgmünd Spalt und Roth. – Dieselbe wäre mit bedeutenden Kosten verbunden – in Pleinfeld ist diese Fortsetzung in gerader Linie schon vorhanden. Hier werden schon bestehende Linien neuen Quellen zugeführt, dort werden ältere Linien durch Schaffung neuer, der bisherigen Quellen teilweise entzogen – ohne Aussicht auf höheren Ertrag – ja mit dem Endresultat: eine nicht rentierende weitere Linie geschaffen zu haben. Daher die unterthänigst gehorsamste Bitte:

"Hohes Königliches Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Äußeren, wo bei der Vorlage der projectierten Linie Kelheim – Beilngries – Greding – Thalmaessing – Heideck den Anschluß in Pleinfeld als den natürlichsten, billigsten und rentabelsten gnädigst vorschlagen und hoher Kammer gegenüber kräftigst vertreten."

Eines Koeniglichen Staats-Ministeriums  
unterthänigst gehorsamste Marktgemeinde- Verwaltung

Fiegl  
Merklein

Pleinfeld, den 20. September 1877

Bei dem geplanten, neueren Projekt, eine Nebenbahn von Pleinfeld nach Neumarkt und Weiterführung nach Amberg/Schwandorf zu bauen, stellten sich dieselben Probleme dar, wie sie schon bei der Projektierung der Strecke Pleinfeld – Kelheim auftraten. Pleinfeld stand wiederum in Konkurrenz zu den Orten Roth und Georgensgmünd, die sich auch um eine Anbindung dieser Bahn an ihren Stationen bemühten.

I.  
Zusammenstellung  
der niedrigsten Verhältnisse einer normalspurigen Localbahn  
von Pleinfeld nach Pleißeck  
als Ladbahn.

Länge der Lufteinheit = . . . . . 12,1 km,  
 Länge der Bauwerksstrecken = . . . . . 6,0 km,  
 Radius der Kurven = . . . . . 180 m,  
 Maximalsteigung im höchsten Punkt = . . . . . 25‰ (= 1:40),  
 Maximalzugwiderstand = . . . . . 0,3501 =  $\frac{1}{28}$  im Güterzug mit 100 t.

Baukosten.

I. Projektierung und Aussteckung . . . . .	9700 Mk
II. Grundvermessung und Lastenablösung . . . . .	24100 "
III. Erd- und Sammarbeiten . . . . .	57700 "
IV. Kunstbauten . . . . .	37000 "
V. Einfriedigungen . . . . .	1200 "
VI. Unter- und Oberbau . . . . .	243600 "
VII. Hochbauten und Telegraphen . . . . .	60200 "
VIII. Instrumente und Werkzeuge . . . . .	2400 "
IX. Fahrmaterial . . . . .	91000 "
X. Bauführung und Bauleitung . . . . .	30300 "
XI. Reserve c. 8% . . . . .	44800 "
Summa :	602000 Mk
oder per Kilometer rund	49750 Mk

Abzug der Zusammenkünfte mit . 602000 Mk  
 Gehalt der Futuraffentoren zu 1000 "  
 Kosten der Fundamente 20207  
 Zinsen 5% Reserve 1010  
 zusammen 21217  
 oder rund . . . . . 21200 "

so daß auf ein Quadratkilometer . . . . . 580800 Mk  
 oder per km . . . . . 48000 Mk

und nicht, welches man direkt aufzuwandeln ist. -

Sehr interessant ist auch hier die Argumentation der Marktgemeinde Pleinfeld im Bittschreiben an das "Hohe Königliche Staats-Ministerium des Königlichen Hauses und des Äußeren" vom 21. September 1881.

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

Hohes Königliches Staats-Ministerium des Königlichen Hauses und des Äußern!

Betreff

Vervollständigung des Bayrischen Eisenbahnnetzes, hier der Bau einer Bahn von Amberg nach Pleinfeld

Dem Vernehmen nach beabsichtigt ein Hohes Königliches Staatsministerium dem nächsten Landtage den Bau einer Bahn von Amberg nach Pleinfeld zur Genehmigung zu unterbreiten.

Die Orte Roth und Georgensgmünd und der Markt Pleinfeld streiten sich um die Ehre des Anschlusses dieser Bahn.

Die unterthänigst gehorsamste unterzeichnete Markt-Gemeinde-Verwaltung beabsichtigt nicht, die Gründe zu widerlegen, welche die Stadt Roth und der Ort Georgensgmünd anführen, um den Anschluß an einem oder dem anderen dieser Strecke zu erwirken. Sie will hier nur in aller Ehrfurcht die Gründe auseinandersetzen, welche für die Station Pleinfeld bestehen, den Anschluß genannter Bahn das selbst zu bestimmen und wagt hiermit die unterthänigst gehorsamste Bitte zu verbinden, Hohes Königliches Staats-Ministerium wolle die selbe gnädigster Würdigung und Prüfung unterziehen. Schon in früheren Eingaben betreffs der Erbauung einer Bahn von Kelheim nach Pleinfeld wurde der Nachweise geliefert, daß der Anschluß dieser Bahn in Pleinfeld im Interesses des Staates, des Dienstes und der Bevölkerung liegt, daher der weitaus günstigere ist. Diese Gründe bestehen noch in erhöhtem Maße für den Anschluß der Bahn Amberg – Pleinfeld.

Pleinfeld ist bereits Knotenpunkt dreier Hauptbahnen und muß daher ein solcher nicht erst in so unmittelbarer Nähe desselben geschaffen werden.

Der Bahnhof ist bereits so praktisch angelegt, daß die Einführung einer weiteren Bahn nicht die geringste Vergrößerung desselben veranlassen würde. Grunderwerbungen und Umbau fielen daher mit den großen Ausgaben hierfür vollständig weg.

Wie Sachverständige erklären, würde eine Vermehrung der Beamten und Bediensteten durch Anschluß der Bahn nicht eintreten, was in Roth und Georgensgmünd nicht zu vermeiden wäre. Was den Anschluß selbst betrifft, so ist derselbe weitausgünstigste nicht nur als solcher sondern auch durch den Umstand, daß hierdurch die Städte Hilpoltstein und Freystadt, nur Heideck in die Linie gezogen werden können, was im anderen Falle nur auf großen Umwegen oder gar nicht zu ermöglichen ist. Sollte der Thal-Übergang bei Pleinfeld vermieden werden, so würde sich ein solcher bei Röthenbach in der Nähe Pleinfelds leicht bewerkstelligen lassen. Der Umstand, daß von dort bis Pleinfeld die Bahnanlage bereits für Doppelbahn vollständig fertiggestellt ist, würde eine bedeutende Ersparung erzielen und das große Pfarrdorf Röthenbach durch die neue Bahn berührt werden.

Durch den Anschluß in Pleinfeld würde dem hiesigen Markte, welchem ein nicht unbedeutender Nachteil erwachsen ist, ganz enorme Vortheile zugehen und einer Bevölkerung zugute kommen, die durch häufige Mißernten im Hopfenbau schwer zu leiden hatte.

Es will dies nur in aller Ehrfurcht berührt werden, wohl wissend, daß die Interessen des Einzelnen und einzelner Orte da zurücktreten müssen, wo es sich um das Wohl Vieler um das Interesse des Ganzen handelt.

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

Nochmals unterthänigst gehorsamst bittend, die ehrerbietigst vorgetragenen Gründe bei Feststellung des Anschlusses der Bahn Amberg nach Pleinfeld gnädigst berücksichtigen zu wollen vertraut die unterthänigst gehorsamst unterzeichnete Marktgemeinde-Verwaltung, daß Hohes Königliches Staats-Ministerium nicht bloß das Interesses der Gesamtheit, sondern auch das des Marktes Pleinfeld gnädigst berücksichtigen werden, da letzteres im gegebenen Falle glücklicher Weise mit den Interessen der ganzen Gegend, durch welche die Bahn geführt werden soll, in vollster Übereinstimmung steht.

In tiefster Ehrfurcht verharret

Eines Hohen Königlichen Staats-Ministeriums des Königlichen Hauses und des Äußern

unterthänigst gehorsamste Marktgemeinde-Verwaltung

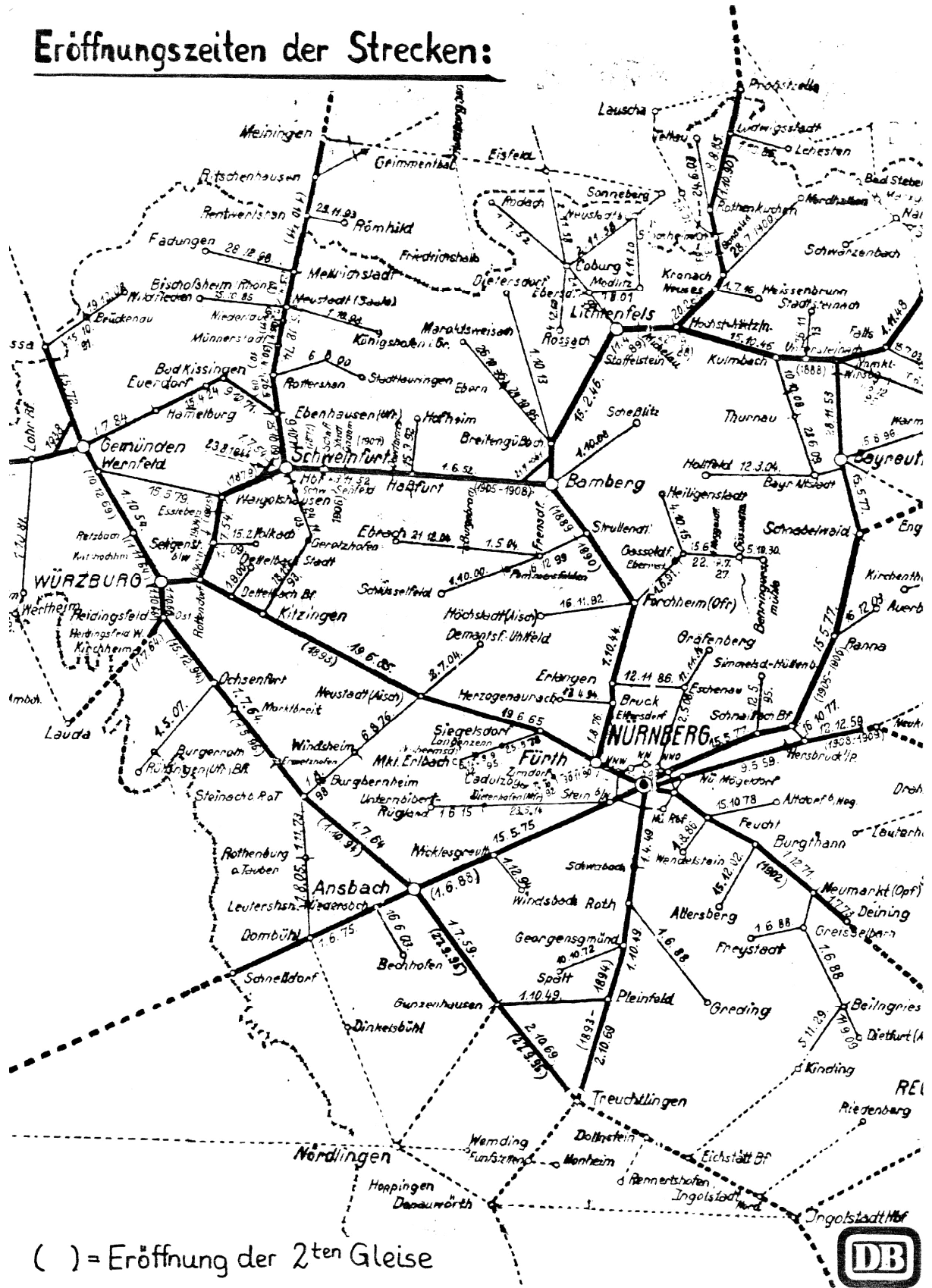
(Unterschriften)

Fiegl  
Merklein Bürgermeister  
Albrecht  
Huber  
Zappold  
Stengel  
Dirsch  
Dorner  
Ascher

Einer Notiz vom 27. Dezember 1882 ist allerdings zu entnehmen, daß die Distrikträte von Kastl und Neumarkt gegen den Bau dieser Strecke Einspruch erhoben. Neumarkt argumentierte mit der hohen Schuldenbelastung, verursacht durch den Sparkassen-Bankrott von 1881 und selbst Hilpoltstein weigerte sich gegen diese Eisenbahnlinie, weil für sie die Kostenbelastung eintönig zu hoch sei.



# Eröffnungszeiten der Strecken:



## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

Aus einem weiteren Schreiben der General-Direction der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten vom 14. September 1882 ist zu ersehen, daß die geplanten Projekte Pleinfeld – Schwandorf und Pleinfeld – Greding wegen zu hoher Kosten und zu erwartenden zu geringen Ertrags vorerst zurückgestellt werden sollten. Außerdem wurden von einigen Orte zu diesem Komplex eigene Anträge gestellt, die eine andere Streckenführung vorschlugen. Der Landtagsabgeordnete Lerzer war ebenfalls in der Angelegenheit der Strecke Pleinfeld – Neumarkt und weiter nach Amberg tätig. Das Ergebnis seiner Bemühungen sollte damals vorerst abgewartet werden.

Die projektierte Eisenbahnverbindung von Pleinfeld nach Kelheim über Thalmässing wurde aber wegen der verschiedensten Einwände nicht gebaut. Es setzte sich schließlich die Strecke von Roth nach Greding in den Ausführungen durch. Die Vorarbeiten begannen am 2. Oktober 1883.

Die Marktgemeinde Pleinfeld nahm diese Entscheidung aber nicht tatenlos hin und versuchte, mit folgendem Schreiben eine Anbindung an diese Strecke von Pleinfeld aus zu erwirken:

Pleinfeld, den 28. Oktober 1883

Hohes Koenigliches Staats-Ministerium  
des Koeniglichen Hauses und des Äußeren!

Betreff

Unterthänigst gehorsamste Vorstellung und Bitte der Marktgemeinde, Verwaltung Pleinfeld um Ausbau der Kelheim – Pleinfelder, eventuell um Ausführung der projektierten Linie Heideck – Pleinfeld.

Dem jetzigen Land-Tage sollen von Hoher Koeniglicher Staatsregierung mehrere projektierte Eisenbahnlinien zur Berathung und Beschlußfassung vorgelegt werden.

Unter denselben befindet sich das Projekt Thalmässing – Roth. Um nun die nothwendige Verbindung herzustellen, ist ein weiterer Plan für eine Verbindungs-Bahn Heideck – Pleinfeld ausgearbeitet.

Gegen diese Vorlagen nehmen nun mehrere Gemeinden Stellung und suchen den Ausbau der bereits genehmigten Bahn Kelheim – Pleinfeld – beziehungsweise Georgensgmünd zu erreichen. Sie geben sich alle Mühe, den Anschluß in Georgensgmünd durchzusetzen, im guten Glauben, hierdurch den Weiterbau dieser Bahn bis Ansbach zu ermöglichen.

Schon in unseren früheren ehrfurchtsvollen Eingaben haben wir den Nachweis erbracht, daß der allein natürliche Anschluß in Pleinfeld ist, wenn die Bahn von Kelheim je zur Ausführung kommen sollte, daß hierdurch durch den Anschluß in Georgensgmünd und Weiterbau von Spalt erreichen will, ohne Weiterbau ab Pleinfeld im vollsten Maße schon erreicht ist. Die Größe des Bahnhofs Pleinfeld macht es möglich, den Anschluß zu möglichst billigsten zu machen; die Lage Pleinfelds als Knotenpunkt dreier Bahnen ist die denkbar günstigste. In Roth und Georgensgmünd müßten erst mit großen Kosten Bauplätze erworben, größere Bauten und Personal beschafft werden, was in Pleinfeld alles schon zur Verfügung steht. Weder in Roth noch in Georgensgmünd kann auch mit den größten Kosten die günstige Lage, kaum die Anschlüsse geschaffen werden, die in Pleinfeld schon vorhanden sind. –

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

Wir halten es daher gerade zu für eine Pflicht, auf diese Umstände und großen Vortheile wiederholt aufmerksam zu machen, in der festen Überzeugung, daß Hohe Koenigliche Staatsregierung dieselben zur Grundlage der Entscheidungen gemacht hat und machen wird. –

Was die Secundär-Bahn Thalmässing – Roth betrifft, so ist der Umstand für deren Vorlage maßgebend, das der eigentliche Verkehr der Orte Thalmässing – Hilpoltstein – Heideck hauptsächlich nach Nürnberg weist und deshalb der Anschluß bei einer Station, die näher an Nürnberg liegt – hier in Roth – gesucht werden muß. –

Die Erhebungen, die in dieser Beziehung gemacht worden sind, dürfte noch beizufügen sein, daß sein mehreren Jahren die Orte Heideck, Thalmässing ihre Kohlen, die sie früher in Roth abstießen, nunmehr in Pleinfeld abholen lassen. Weitere Erhebungen werden gewiß zu dem Resultat führen, daß die Interessen der Städte Thalmässing und Heideck in gleicher Weise eine nähere Verbindung auch mit dem Süden verlangen, wie mit dem Norden, wie mit Nürnberg. Der Umstand, daß bereits ein Projekt für eine Bahn Thalmässing – Heideck – Pleinfeld, oder eigentlich Heideck – Pleinfeld, ausgearbeitet ist und vorgelegt wird, spricht dafür, daß diesen Interessen Rechnung getragen wird. –

Wir wollen nicht verschweigen, daß die Ausführung dieser Zweigbahn oder der Bau der Linie Kelheim – Pleinfeld für den Markt Pleinfeld selbst die weittragendsten, größten Vortheile bring und daher die Vertretung der Gesamtgemeinde die Sorge für deren Gedeihen unsere heilige Pflicht ist. –

Deshalb wag die Markt-Gemeinde-Verwaltung Pleinfeld die ehrfurchtsvolle Bitte zu stellen:

"Hohes Koenigliches Staats-Ministerium des Koeniglichen Hauses und des Äußeren wolle in Gnaden den Antrag auf Ausbau der Linie Kelheim mit dem Anschlusse in Pleinfeld, evtl. auf Erbau einer Zweigbahn Heideck – Pleinfeld als im Interesse des Staates und der Gemeinden Heideck, Thalmässing und Pleinfeld gelegen kräftigst unterstützen"

Eines Koeniglichen Staats-Ministerium  
unterthänigst gehorsamste Marktgemeinde-Verwaltung Pleinfeld

(Unterschriften)

Albrecht Bürgermeister  
Groß Bgt.  
Franz Nüßlein  
Karl Ludwig  
Ludwig Eck  
Franz Dirsch  
Karl Wolfram

## **Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld**

Aber alle Bemühungen, Pleinfeld an eine weitere neue Eisenbahnstrecke anzubinden, scheiterten. Vermutlich wurde damals nicht erkannt, daß eine Rentabilität dieser Secundär-Bahnen nicht zu erwarten ist. Von all den diskutierten Neubaustrecken wurden in dem Terrainviereck nur folgende Nebenbahnen gebaut:

- Roth – Greding eröffnet am 1. Juni 1888
- Neumarkt – Freystadt eröffnet am 1. Juni 1888
- Neumarkt – Beilngries eröffnet am 1. Juni 1888

In den Jahren 1893 bis 1894 wurden auf dem Streckenabschnitt Nürnberg – Treuchtlingen das zweite Streckengleis gebaut. Keine weitere Anbindung an eine Nebenbahn und die am 1. Oktober 1906 eröffnete Strecke Donauwörth – Treuchtlingen ließen den bis dahin sehr wichtigen Eisenbahnknotenpunkt Pleinfeld weiter an Bedeutung verlieren. Treuchtlingen wurde wegen der Vereinigung der Hauptstrecken Ingolstadt – Würzburg und Augsburg – Nürnberg zum weitaus wichtigeren Eisenbahnknotenpunkt. Der Streckenabschnitt Pleinfeld – Gunzenhausen – Nördlingen – Donauwörth geriet wegen der direkten Verbindung Pleinfeld – Treuchtlingen – Donauwörth immer mehr ins Hintertreffen.

## **5. Erhaltung und Stärkung des Eisenbahnknotenpunkts Pleinfeld**

Nachdem man um die Jahrhundertwende erkannt hatte, daß die Bedeutung Pleinfelds als Eisenbahnknotenpunkt immer mehr rückläufig war, versuchte abermals die politische Gemeinde Pleinfeld, durch Anträge an das Königliche Bayerische Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten in München doch noch die eine oder andere Einrichtung für die Station Pleinfeld zu gewinnen oder hier zu belassen.

So wurde am 9. April 1904 die Errichtung eines Rangierbahnhofes in Pleinfeld beantragt. Damals wollte man die Bahnhöfe der Strecken Pleinfeld – Treuchtlingen – Donauwörth und Pleinfeld – Gunzenhausen – Nördlingen rangiertechnisch versorgen. Die Nahgüterzüge hierfür sollten in Pleinfeld gebildet werden. Dieser Antrag wurde abschlägig beschieden. Gunzenhausen und Treuchtlingen erhielten Rangierbahnhöfe, nachdem sie auf diesen Strecken die zentrale Lage jeweils in der Mitte dieser Abschnitte hatten.

Am 7. Mai 1904 stellte die Marktgemeinde Pleinfeld einen erneuten Antrag an das Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten mit folgendem Betreff und Inhalt:

Betreff  
Kondukteurstation in Pleinfeld

Unter Bezugnahme auf die von der hiesigen Marktgemeindeverwaltung unterm 9. v. Mts. an Hohes Verkehrsministerium gerichtete Vorstellung betreffend Bahnlinie Donauwörth – Treuchtlingen und bzw. Errichtung eines Rangierbahnhofes in der Station Pleinfeld wird die ergebnste Bitte gerichtet:

auch mit Eröffnung der neuen Bahnlinie Donauwörth – Treuchtlingen von einer allenfalls beabsichtigten Transferierung der hiesigen Kondukteurstation nach Treuchtlingen oder Donauwörth Abstand nehmen und dieselben auch fürderhin hierort belassen zu wollen.

Zur Begründung dieser Bitte erlaubt man sich Folgendes vorzubringen:

Der Markt Pleinfeld war bis zum Jahre 1859 der Sitz eines Landgerichts und hatte als solcher infolgedessen einen großen Verkehr aufzuweisen.

Handel und Wandel blühte und der Markt schwang sich rasch empor.

Im Jahre 1859 wurde dasselbe aus bisher unbekanntem Gründen nach Roth a. S. transferiert, wo es sich z. Zt. noch befindet. Um nun den Markt Pleinfeld für den Verlust des Gerichtssitzes einigermaßen zu entschädigen, wurde eine Präparandenschule dahier errichtet und dieselbe im ehemaligen Landgerichtsgebäude untergebracht.

Wie nun aber auf Erden alles Gute einmal ein Ende nimmt, so auch hier: denn Pleinfeld beklagt nun seit dem Jahre 1879 den Verlust der Präparandenschule. Daß nun durch die Wegnahme der Präparandenschule von hier der Markt Pleinfeld finanziell sehr schwer geschädigt worden ist, dürfte keines weiteren Beweises bedürfen, zumal Pleinfeld hierfür keinerlei Ersatz erhalten hat. Später wagte man zwar schüchtern zu hoffen, die Centralwerkstätte, welche sich nunmehr in Treuchtlingen befindet, als Ersatz hierfür zu erhalten, allein auch diese Hoffnung wurde zunichte gemacht, ebenso auch die Hoffnung auf die Errichtung eines Rangierbahnhofes in der Station Pleinfeld.

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

Für die Errichtung des letzteren hätte der Markt Pleinfeld, wie ja bereits ohnehin bekannt sein dürfte, materielle sehr viel geleistet, obwohl Pleinfeld durch den Kiefernspinnerfraß vom Jahre 1893/94 einen Schaden von mehr als 100.000 M erlitten hat.

Von diesem schweren Schicksalsschlag hat sich Pleinfeld infolge der häufigen Überschwemmungen durch die schwäbische Rezat und des dadurch verübten großen Schadens gezwungen war, nicht nur den großen Bogen derselben oberhalb der Brücke im Jahre 1902 zu durchstechen, sondern auch unterhalb der Brücke einen 1.200 Meter langen Flutkanal zu erbauen.

Beide Projekte kosteten der Gemeinde circa 6.000 M; außerdem hat dieselbe noch eine Schuldenlast von 27.600 M. Die Deckungsmittel hierfür sind aber sehr geringe.

Die Bewohner des Marktes Pleinfeld sind trotz ihres Fleißes und ihrer Sparsamkeit im Allgemeinen nicht mit Glücksgütern gesegnet. Eine vorzügliche Einnahmequelle desselben bildet die Stationierung des hiesigen Bahn- und Kondukteurpersonales. Wird nun diese Einnahmequelle dadurch verstopft, daß mit der Eröffnung der neu errichtete Bahnlinie ein sehr großer Teil des Bahn- bzw. Kondukteurpersonals von hier versetzt wird, so wird dadurch manche Existenz ruiniert.

Aus dem Gesagten geht zur Evidenz hervor, daß der Markt Pleinfeld von schweren Schicksalsschlägen schon bedroht wurde; möge er von noch schwereren verschont bleiben.

Wir appellieren nun an die Großmut und Güte Hr. Exzellenz, des Hr. Verkehrsministers und hoffen zuversichtlich, daß dieser Notschrei der Bewohner Pleinfelds bei ihm auch Erhörung findet. Die ganze Marktgemeinde würde sich dadurch zu unauslöschlichem Danke gegenüber dem Hohen Verkehrsministerium verpflichten.

Siegel der Marktgemeinde  
Pleinfeld

Marktgemeindeverwaltung  
i. V. gez. Nüßlein  
Bürgermeister

Auf dieses Schreiben wurde nochmals am 18. September 1906 mit neuem Antrage an das Königlich Bayerische Verkehrsministerium in München eingegangen.

An das  
kgl. bayerische Verkehrsministerium  
in München

Betreff  
Bahnhof in Pleinfeld

Unterm 9. April 1904 hat die hiesige Marktgemeindeverwaltung verehrliches Hohes Ministerium unter genauer Sachdarlegung gebeten:

"In der Station Pleinfeld einen Rangierbahnhof errichten zu wollen."

Mit hoher Entschliebung vom 14. April 1904 No. 2877/VI wurde diese Bitte aus bahnbetrieblichen Gründen abgewiesen.

## **Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld**

Unterm 7. Mai desselben Jahres stellte dieselbe Marktgemeindeverwaltung darauf bei Hoher Stelle die weitere Bitte:

"nach Eröffnung der Bahnlinie Donauwörth – Treuchtlingen wenigstens die Anfang der 80er Jahre des vorigen Jahrhundert errichtete Kondukteurstation belassen zu wollen".

Dieses Bittgesuch ist nun von Hoher Stelle bisher nicht vorbeschrieben worden. Nachdem nun bekanntlich die neuerbaute Bahnlinie Donauwörth – Treuchtlingen bereits am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben wird, wagt es die unterzeichnete Marktgemeindeverwaltung an eine Hohes kgl. Verkehrsministerium mit der ebenso ergebensten wie auch dringendsten Bitte heranzutreten:

"Hohes Ministerium wolle auch nach Eröffnung der vorgenannten Bahnlinie eine Schmälerung des hiesigen Bahnhofspersonales, wie solches den beiden in dieser Sache an Hoher Stelle vorstellig gewordenen Hr. Abgeordneten Dr. Pickler und Ziemlich bereits zugesagt wurde, nicht eintreten zu lassen."

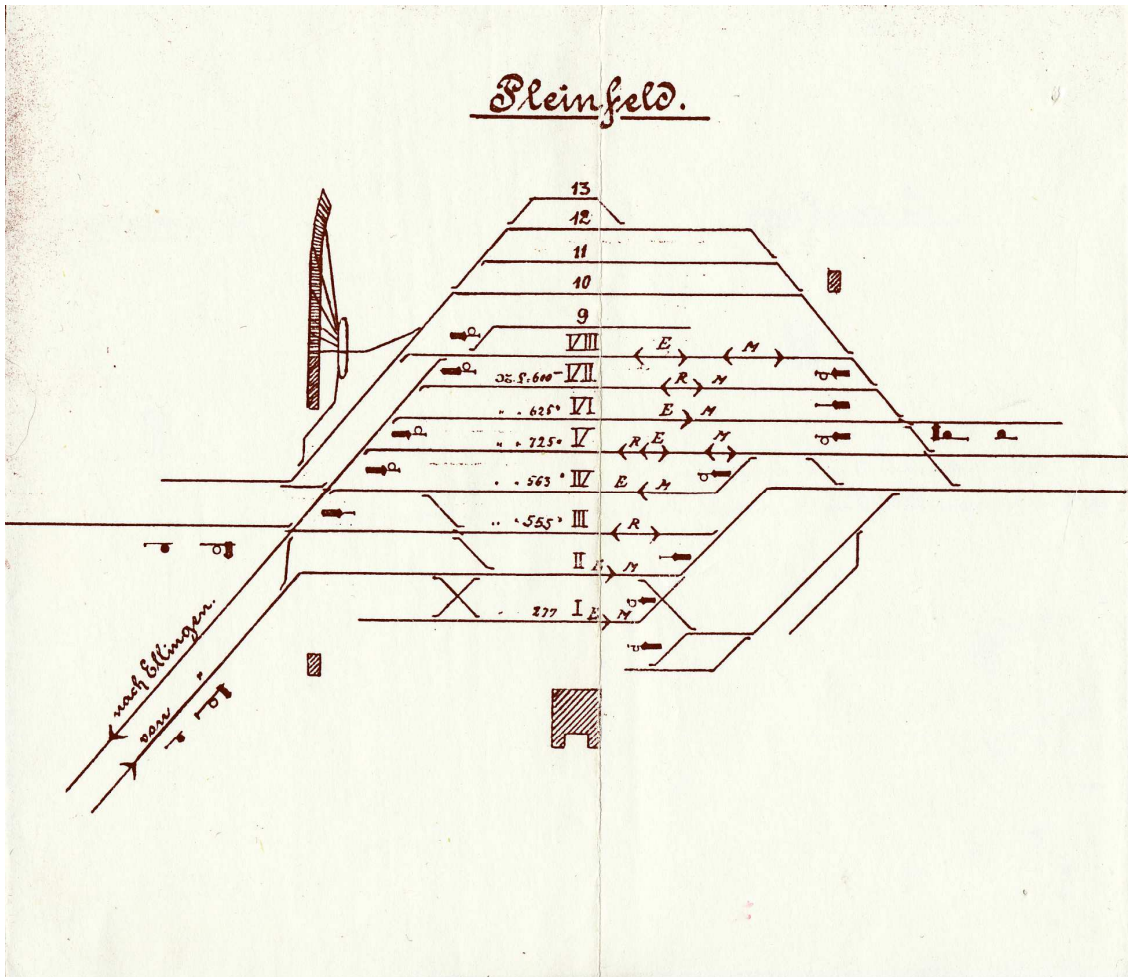
Zur Begründung dieser Bitte erlaubt mach sich auf den Inhalt der früheren Eingaben unsererseits Bezug zu nehmen.

Siegel der Marktgemeinde  
Pleinfeld

Marktgemeindeverwaltung:  
gez. Eck  
Bürgermeister

## 6. Der Bahnhof Pleinfeld im 20. Jahrhundert

Die Marktgemeinde Pleinfeld und die Bevölkerung blieb auch in der Entwicklungsphase bis zur heutigen Größe weiterhin mit der Eisenbahn verbunden. Wenn auch im 20. Jahrhundert die Entwicklung der Eisenbahn in Pleinfeld eher rückläufig war, so sind doch noch einige bemerkenswerte Fakten aus der Vergangenheit zu nennen.



Lageplan Bahnhof Pleinfeld, ca. 1910

### 6.1 Elektrifizierung

Am Bahnhof Pleinfeld war um die Wende zum 20. Jahrhundert ein eisenbahneigenes Elektrizitätswerk, das die wichtigsten Bahnhofseinrichtungen mit Energie versorgte, errichtet worden. In einem Gesuch der Marktgemeindeverwaltung Pleinfeld vom 7. Februar 1908 wird die Eisenbahnverwaltung gebeten, die Versorgung der elektrischen Beleuchtung in Pleinfeld durch das bahneigene Elektrizitätswerk zu gestatten. Der Stromlieferungsvertrag wurde dann am 18. bzw. 22. März 1910 durch beide Parteien unterzeichnet.

Dieser Vertrag lief dann bis zum 28. Januar 1922, denn zu diesem Zeitpunkt wurde die Beleuchtungsanlage an das Netz des Fränkischen Überlandwerkes angeschlossen. Diese Tatsache veranlaßte auch die Verantwortlichen der Deutschen Reichsbahn (bis 1920 Eisenbahn deutscher Länder), die Versorgung des Bahnhofs Pleinfeld nicht mehr über das kostenintensive, eigene Elektrizitätswerk zu gewährleisten, sondern ebenfalls den Strom vom Fränkischen Überlandwerk zu beziehen.



## **Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld**

So wurde am 24. April 1922 ein Vertrag zwischen der Gemeinde Pleinfeld und der Eisenbahn- Maschineninspektion II Nürnberg abgeschlossen, daß der Bahnhof Pleinfeld an die hinter dem alten Friedhof gelegene Transformatorenstation der Gemeinde Pleinfeld angeschlossen wird. Zu dem von der Gemeinde Pleinfeld geleisteten Baukostenzuschuß für die Erstellung der Hochspannungsfernleitung und Trafostation leistete die Reichsbahn einen einmaligen Beitrag von 40.000 RM.

Bedingt durch den technischen Fortschritt war die Eisenbahn immer bestrebt, ihre Stellwerksanlagen, Linien und sonstigen Bahnanlagen den neuesten technischen Erfordernissen anzupassen. So wurden bereits 1911 verschiedene Entwurfsskizzen für eine "zukünftige Erweiterung des Bahnhof Pleinfeld" gefertigt. Aber erst am 30. Juni 1922 wurde ein kleinerer Umbau genehmigt.

Die geplante Elektrifizierung der Strecke München – Nürnberg war sicher mit Anlaß, daß in den Jahren 1933 bis 1935 größere Umbaumaßnahmen im Bereich des Bahnhof Pleinfeld durchgeführt wurden. Die Hauptverwaltung stimmte den Maßnahmen für Bahnhofsumbau, Linien- und Bahnhofsverbesserung mit Kosten in Höhe von 404.000 RM sowie der Elektrifizierung mit Kosten von 194.000 RM zu. Diese Beträge erhöhten sich noch, da eine Verlegung des Gleises 1 notwendig wurde. Neu errichtet wurden auch die Stellwerke, die auf die elektromechanische Bauart umgestellt wurden. Die Darstellung des Bahnhofs nach diesem Umbau blieb abgesehen von geringen kleineren Änderungen bis zum nächsten großen Umbau 1975 bis 1978 erhalten.

### **6.2 Folgen des 2. Weltkriegs**

Auch die Wirren des 2. Weltkrieges gingen an Pleinfeld nicht spurlos vorüber. Der Bahnhof war ein wichtiger Angriffspunkt, standen doch hier häufig Munitionszüge. Am 5. März 1945 erfolgte der erste Tieffliegerangriff um 8.12 Uhr morgens.

In Folge gab es fast täglich neue Angriffe. Die elektrische Fahrleitung im Bahnhof wurde zerstört, so daß das beschäftigte Personal alle Hände voll zu tun hatte.

Einfahrende Züge mußten mit Schwung und eingezogenen Stromabnehmerbügel in den Bahnhof einfahren. Bedingt durch die Steigung blieben aus Richtung Mühlstetten kommende Züge vor dem Bahnhof liegen. Mit Dampflokomotiven wurden diese Züge dann in den Bahnhof gezogen und bis zu den Stellen wieder hinausgeschoben, an denen die Fahrleitung wieder intakt war.

Bei einem Tieffliegerangriff wurde ein Munitionszug beschossen, der sich zur Weiterfahrt nach Langlau im Bahnhof aufhielt. Zehn Wagen dieses Zuges wurden vernichtet und nur durch den lebensgefährlichen Einsatz von Rangierern gelang es durch Auskuppeln der getroffenen Wagen, den größten Teil des Zuges zu retten und größeren Schaden zu vermeiden.

Auch die benachbarten Bahnhöfe und Bahnhofsanlagen in Gunzenhausen und Treuchtlingen wurden sehr stark beschädigt.

Nach dem Ende des 2. Weltkrieges ging es dann an die Aufräumarbeiten. Die notwendigsten Verbindungen wurden wiederhergestellt und am 13. Juni 1945 war die zerstörte Strecke nach Gunzenhausen wieder provisorisch befahrbar. Täglich verkehrte ein Zugpaar auf dieser Strecke. In den Nachkriegsjahren hatte auch die Eisenbahn alle Hände voll zu tun, wieder ein intaktes Eisenbahnnetz aufzubauen.

### 6.3 Eisenbahnunglücke

Sie sind zwar gegenüber anderen Verkehrsmitteln der heutigen Zeit sehr selten, aber leider ereigneten sich in der Vergangenheit auch zwei nennenswerte Eisenbahnunglücke.

1936 entgleiste im Bahnhof Pleinfeld ein Personenzugwagen wegen falscher Weichenbedienung. Hierbei verunglückte ein evangelischer Pfarrer tödlich.

Am 22. März 1957 wurde unter einem einfahrenden Eilzug eine Weiche umgestellt. Bei der Entgleisung bohrte sich eine Schiene durch den Wagenboden. Die Bilanz dieses Unglücks: zwei Schwer- und neun Leichtverletzte, dazu ein hoher Sachschaden.

### 6.4. Schwindende Bedeutung Pleinfelds als Eisenbahnknotenpunkt

Die Bedeutung Pleinfelds als Eisenbahnknotenpunkt ging in den Nachkriegsjahren immer mehr zurück. Durch den technischen Fortschritt, insbesondere die Verbreitung des Automobils, aber auch andere Entwicklungen, waren immer weniger Bedienstete am Bahnhof Pleinfeld nötig. Die schwache Finanzkraft Pleinfelds und der sehr geringe Anteil an Industrie ließen kein großes Verkehrsaufkommen erwarten. So war die Entwicklung des Bahnhofs Pleinfeld vorauszuahnen.

Doch wie stark sich dieser Rückschritt niederschlagen würde, damit rechnete man nicht im geringsten. Einige Fakten und Zahlen sollen diese Entwicklung für die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts dokumentieren:

- Lange Zeit wurden auf der Strecke Nördlingen – Pleinfeld die Züge noch telegraphisch mit Morsezeichen vorgemeldet. Erst am 5. November 1957 wurde auf diesem Streckenabschnitt das sogenannte fernmündliche Zugmeldeverfahren eingeführt.
- Am 20. März 1959 verkehrte auf der Strecke Pleinfeld – Nördlingen erstmals ein elektrischer Akku-Triebwagen, ein sog. "ETA". Zu dieser Zeit fuhr aber bereits nur noch zwei Zugpaare mit Dampfbetrieb auf dieser Strecke, beides Güterzüge. Nur 26 Jahre später machte sich der ETA 515 am 1. Juni 1985 auf seine letzte Fahrt von Pleinfeld nach Gunzenhausen.



Akku-Triebwagen 517 008 der DB, 1982  
Foto: Benedikt Dohmen

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

- In dieser Zeit wird der Bahnhof Pleinfeld in der sechsstufigen Dienststellenbewertung in die Rangklasse 4 eingeordnet. Bereits 1972 wurde die Güterabfertigung in Pleinfeld geschlossen. Die finanziell schlechte Lage der Deutschen Bundesbahn und die Wettbewerbssituation mit der Straße führten Mitte der 70er Jahre eine Reihe von Dienststellenorganisationsmaßnahmen herbei.
- 1975 bis 1978 wurde der Pleinfelder Bahnhof umgebaut: Neben einem neuen Bahnhofsgebäude erhält Pleinfeld ein neues Stellwerk, neue Bahnsteige und eine Unterführungen.
- Am 1. Februar 1975 wurde der Bahnhof Pleinfeld als Hauptdienststelle aufgelöst und als Außenstelle dem Bahnhof Weißenburg zugeordnet. Nochmalige Einsparung von Dienstpersonal durch die großen Umbaumaßnahmen von 1975 bis 1978 führten am 1. Januar 1977 – nicht einmal ein Jahr nachdem am 31. März 1976 das neue Bahnhofsgebäude übergeben wurde – sogar zur Auflösung des Bahnhofs Pleinfeld als Außenstelle von Weißenburg. In dieser Zeit wird Pleinfeld auch als Standort für Stückgutverkehr aufgelöst.
- Das "Spurplan-Drucktasten-Stellwerk" der Bauart SpDrS 60 der Firma Siemens (Baukosten: 3.540.000 DM), das am 31. Juli 1978 in Betrieb genommen wurde, steigerte die betriebliche Wertigkeit des Bahnhofs Pleinfeld enorm: Durch das neue Spurplan-Stellwerk in Pleinfeld wird bereits seit dem 13. Februar 1982 der Bahnhof Georgensgmünd ferngesteuert. Ab 1. Juni 1987 wird auch der Bahnhof Weißenburg von hier aus fernbedient.
- 1979 setzte die Bundesbahn Gleisbauarbeiten zwischen Pleinfeld und Ellingen an: auf einer Strecke von zwei Kilometern Länge wurde beschlossen, die Gleise um bis zu 70 Meter zu verschieben, damit in Zukunft die Züge auf dieser Strecke mit Tempo 120 verkehren könnten.
- 1980 steht das Pleinfelder Viadukt auf dem Prüfstand. Es entspricht nicht mehr den modernen technischen Anforderungen. Aber da es sich dabei um ein Baudenkmal handelt, das ein Teil des Verkehrsdenkmals Ludwig-Süd-Nord-Bahn ist, setzt sich der Bezirksheimatpfleger für seine Erhaltung ein.
- Ab dem 23. Mai 1982 wurde die Fahrkartenausgabe in Pleinfeld geschlossen. Lediglich für den Verkauf von Zeitkarten war der Schalter noch kurzfristig zweimal in der Woche, so wie am ersten und am letzten Werktag im Monat geöffnet. Doch bereits 1986 war selbst das vorbei. Seither ist nur noch der Erwerb von Fahrkarten am Automaten möglich.
- 1982 wird die Eisenbahnbrücke und Straßenunterführung Richtung Stirn gebaut. Dabei gibt es Probleme: anstatt des erwarteten "leicht abbaubaren Untergrunds", von dem das Ingenieurbüro ausgegangen war, fand die Baufirma soliden Buntsandstein vor. Trotzdem wird die Brücke im Sommer 1982 fertiggestellt.
- 1984 feiert Pleinfeld ein Doppeljubiläum: 500 Jahre Marktrecht und 135 Jahre Eisenbahn, mit einer großen Festveranstaltung am Bahnhof, Ausstellungen und der Chronik "Lokale Eisenbahngeschichte" von Josef Miehl.
- am 18. Juli 1987 wird die Dienststelle Bahnhof Weißenburg aufgelöst. Sowohl Weißenburg als auch Pleinfeld werden der Hauptdienststelle Bahnhof Roth zugeordnet.

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

- Am 27.9.1987 wird der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) gegründet. Pleinfeld ist als Station auf der Strecke Nürnberg – Weißenburg von Anfang an mit dabei. Ab dem 27. September 1992 wird der VGN bis Gunzenhausen und Treuchtlingen erweitert. In der Regionalpresse wird von Sorgen über die komplette Stilllegung der Bahnlinie Pleinfeld – Gunzenhausen bis Ende der 90er Jahre berichtet.
- 1988 wird in Ramsberg ein großes Jubiläum gefeiert: "100 Jahre Eisenbahnhaltestelle Ramsberg". Zwar lagen Ramsberg und auch Veitserlbach schon immer direkt an der 1849 eröffneten Bahnstrecke von Schwabach nach Gunzenhausen, aber fast 40 Jahre lang fuhren die Züge an beiden Orten vorbei.

Erst am 1. August 1888 hielt der erste Zug in Ramsberg. Damals wurde auch ein "Betriebsgebäude mit Wohnungsanbau" auf Staatskosten errichtet und ein Bahnwärter bezog seinen Posten. Aber bereits seit 1962 gibt es keinen Bahnwärter mehr in Ramsberg. Damals wurden am Bahnübergang Ramsberg die Schranken durch eine Blinklichtanlage ersetzt und es war kein Bedienungspersonal mehr erforderlich.

Im Jubiläumsjahr 1988 stehen sich Befürchtungen im Hinblick auf die Stilllegung der Bahnstrecke Pleinfeld – Gunzenhausen und Hoffnungen auf eine Stärkung des Bahnverkehrs in Zusammenhang mit dem Neuen Fränkischen Seenland und dem Brombachsee gegenüber.

- Ende der 80er Jahre wird der Güterfrachtverkehr der Deutschen Bundesbahn in der gesamten Region umstrukturiert. So wird der Stückgutverkehr jetzt auch in Weißenburg aufgegeben bzw. privatisiert.



Südportal des Göggelsbuch-Tunnels, Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt, mit ICE 3  
Foto: Sebastian Terfloth

- Seit Anfang der 70er Jahre bis 1990 förderte das Bundesministerium Forschung und Technologie die Entwicklung eines deutschen Hochgeschwindigkeitszuges mit ca. 450 Millionen DM. 1985 wurde der ICE-Experimental der Öffentlichkeit vorgestellt und erreichte am 14.11. erstmals eine Geschwindigkeit von 300 km/h. 1991, sechs Jahre später, fanden auf der Strecke Pleinfeld – Schwabach ICE-Probefahrten statt.

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

Im selben Jahr wurden die ICE-Züge der ersten Generation in Betrieb genommen und verkehrten auf den ersten beiden ICE-tauglichen Strecken, nämlich der 99 Kilometer langen Verbindung Mannheim – Stuttgart und der 327 Kilometer langen Verbindung Hannover – Würzburg. Damit hatte das Hochgeschwindigkeitszeitalter der deutschen Eisenbahn begonnen.

- In den 90er Jahren sind rund um den Brombachsee zahlreiche Baumaßnahmen erforderlich. 1993 wird bei Ramsberg im Rahmen des Baues der neuen Umgehungsstraße auch eine neue Bahnunterführung gebaut. Dafür werden 720 km<sup>3</sup> Beton und über 50 Tonnen Stahl verbraucht und 7.000 m<sup>3</sup> Erde ausgehoben werden. Nach fünfmonatiger Bauzeit war die Unterführung im September 1993 fertig und konnte dem Verkehr übergeben werden.
- Am 10. Januar 1994, mit Gründung der Deutschen Bahn AG, wird der Bahnhof Pleinfeld dem Betriebsbezirk Nürnberg zugeordnet.
- Der wirtschaftliche Druck auf die Deutsche Bahn nimmt nicht ab. Auch in den 90er Jahren gibt es weitere Umstrukturierungen und Einsparungen bei der Bahn. 1996 fahren auf der Strecke Treuchtlingen – Pleinfeld ab Gültigkeit des Sommerfahrplans wegen Rationalisierungsmaßnahmen im Bereich der Regionalbahnen werktags 24 Züge weniger, samstags 16 und sonntags zwölf. Der Stundentakt der Regionalexpreßzüge bleibt aber unberührt.
- 1997 will die Deutsche Bahn AG den Güterbereich in Weißenburg völlig schließen.
- Zum Fahrplanwechsel im Sommer 1999 fällt schließlich auch noch der Wagenladungstarifpunkt in Pleinfeld weg, d.h. es gibt keine Möglichkeiten mehr, in Pleinfeld Wagen zu beladen.
- 1999 wird das 150jährige Bahnstreckejubiläum der Bahnstrecke Pleinfeld – Gunzenhausen in Langlau groß gefeiert.

Doch noch im selben Jahr erfolgt die Umstellung des Bahnhofs Langlau auf einen Betrieb ohne Personal. Selbst in der Jubiläumsbroschüre wird die Nutzung und Auslastung der Bahnlinie Pleinfeld – Gunzenhausen als schlecht bewertet ("Oftmals könnte man die Reisenden eines Triebwagens in nur einem Pkw unterbringen."). Der Fahrkartenverkauf auf der Strecke deckt nicht einmal 10% der Kosten, die Sorgen um den Bestand der Strecke bleiben.

- Am 9. Juni 2001 kann die neue S-Bahn S3 Nürnberg – Roth eröffnet werden. Ab jetzt fahren auf der Strecke R6 bzw. R64 von Nürnberg nach Treuchtlingen keine Regionalbahnen mehr, statt dessen verkehren nur noch die schnellen Regionalexpreßzüge. Auch die Stationen Mühlstetten und Unterheckenhofen werden jetzt von den Regionalexpreßzügen angefahren. Pleinfeld rückt damit noch näher an Nürnberg heran und wird sowohl für Berufspendler als auch für Tagesausflügler noch interessanter.
- 2003 ist wieder ein großes Jubiläumsjahr: die Ludwig-Süd-Nord-Bahn wird 150 Jahre alt. Am 12. Oktober 1853 wurde nämlich das letzte große Teilstück dieser Bahnlinie eröffnet. Noch heute verbindet diese Bahnstrecke Lindau am Bodensee mit Oberstaufen im Allgäu. Auch Pleinfeld und seine Bahnanbindung sind ein Teil dieses historisch bedeutsamen Verkehrsdenkmals.

## Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

- Im Jahr 2006 bietet die Eröffnung der Schnellfahrstrecke Nürnberg – Ingolstadt – München für ICE wie einst im 19. Jahrhundert Anlaß zu Befürchtungen, daß Treuchtlingen und seine weitere Umgebung wegen der unausweichlichen Verkehrsverlagerung wirtschaftliche Nachteile erleiden wird.
- In Pleinfeld wird 2006 eine Bürgerbefragung zum Leitbild "Pleinfeld 2025" durchgeführt. Dabei taucht auch das Thema "Bahn" immer wieder auf. So werden Renovierung von Bahnhof und Bahnstrecke, Sauberhaltung, Gestaltung und Nutzung des Bahnhofsgeländes u.a.m. thematisiert.
- Schon seit 2004 bemüht sich der Gemeinderat, eine Lösung für die barrierefreie Gestaltung des Pleinfelder Bahnhofs zu finden. Da von der bayerischen Staatsregierung bereits zugesagte Mittel der Haushaltskonsolidierung zum Opfer fielen und der Bahnhof Pleinfeld nicht das nötige Fahrgastaufkommen für eine prioritäre Einstufung aufweist, bisher leider vergeblich.

Wie wichtig das Thema der Pleinfelder Bevölkerung ist, belegen die intensive Diskussion im Rahmen des Leitbildprozesses, sowie eine Unterschriftenaktion. 2008 wurde in einer Sendung über die Barrierefreiheit deutscher Bahnhöfe aus der Reihe "Kontraste" in der ARD auch über den Pleinfelder Bahnhof berichtet.

- Nach dem Online-Ticket der Deutschen Bahn, daß man sich bequem daheim am Computer ausdrucken kann, gibt es ab 2007 im VGN nicht nur die Fahrplanauskunft übers Handy, sondern per PIN auch gleich das ganze Ticket.
- Ab Sommer 2008 gibt es neue Fahrkartenautomaten. Die wesentliche Neuerung: das Prinzip "Aus 2 mach 1". Mit anderen Worten, wo früher zwei verschiedene Automaten für DB-Tickets und VGN-Angebote standen, gibt es jetzt nur noch ein Gerät. Der neue Automat bietet alle Arten von Fahrkarten und Fahrplanauskünften und akzeptiert alle Zahlungsmittel (Bargeld, EC-Karte, Kreditkarte).
- 2009 erinnert ein Festprogramm anläßlich des Internationalen Museumstages an die Eröffnung des Teilstücks Schwabach – Pleinfeld der Bahnstrecke Nürnberg – Augsburg als Teil der Ludwig-Süd-Nordbahn am 1. Oktober 1849.

# Lokale Eisenbahngeschichte – 160 Jahre Bahnhof Pleinfeld

## 7. Schlußbemerkungen

### 7.1 Lokale Eisenbahngeschichte zusammengestellt von Josef Miehling für die Jubiläumsveranstaltung 135 Jahre Eisenbahn, 500 Jahre Marktrecht in Pleinfeld 1984

Mit dieser "Lokalen Eisenbahngeschichte" wurde versucht, die Bedeutung der Eisenbahn für die Marktgemeinde Pleinfeld darzustellen, denn die Entwicklung Pleinfelds ist eng mit der Eisenbahn verbunden.

Die wichtigsten Ereignisse und Begebenheiten in Verbindung mit der Eisenbahn sind hier festgehalten.

Es bleibt nur die Hoffnung, daß der Bahnhof Pleinfeld – und hier wird sicher jeder beipflichten – wieder mehr an Bedeutung gewinnt. Ein Hoffnungsschimmer ist die Entwicklung Pleinfelds zum Fremdenverkehrszentrum und der bald entstehende Brombachsee.

(Beim Zitieren von Urkunden und auszugsweiser Erwähnung wurde weitgehend darauf geachtet, daß Rechtschreibung und Stil unverändert wiedergegeben wurden.)

Ein herzlicher Dank ergeht auf diesem Wege an alle, die mitgeholfen haben, diese Broschüre aufzustellen.

Pleinfeld, 25.05.1984



Quellennachweis: Unterlagen aus dem Archiv und der Bücherei des Verkehrsmuseums Nürnberg, sowie Chronik des Bahnhofs Gunzenhausen und Mitteilungen von Eisenbahnern Pleinfelds.

### 7.2 Zur Ergänzung und Neubearbeitung 2009

Mein herzlichster Dank gilt Bürgermeister Josef Miehling für seine tatkräftige, geduldige Unterstützung und für das großzügig zur Verfügung gestellte Archivmaterial, dem ich zusätzliche interessante Illustrationen, sowie vielfältige Informationen für die neuere und neueste Eisenbahngeschichte entnehmen konnte.

Weitere Bilder stammen der gemeinfreien Sammlung historischer Bilder und Gemälde von Wikipedia, sowie aus verschiedenen einschlägigen Werken des 19. Jahrhunderts. Die genauen Quellen sind bei der jeweiligen Illustration angegeben.

Die Informationen zur neuesten Bahngeschichte stammen im Wesentlichen aus der Tagespresse, sowie den einschlägigen Websites (VGN, Deutsche Bahn AG).

S. Thoma-Kellner