

I. Kapitel

Die baugleichen Schwesterloks „Bayerwald“ und „Deggendorf“ im Spiegel der Verkehrsgeschichte der Regentalbahn A. G.

I.1 Beschaffung der J. A. Maffei-Dampfloks „Bayerwald“ und „Deggendorf“

Am 20. November 1890 eröffnete die private Lokalbahn Aktiengesellschaft (= A.G.) Gotteszell–Viechtach den Gesamtverkehr auf ihrer 24,8 km langen Stammstrecke. Die Lokfabrik G. Krauss & Co., München, lieferte im selben Jahr zwei Tenderloks des Katalogtyps XLV h. Den dreiachsigen Loks (= Dreikuppler) oblag der gesamte Zugdienst. Ab 1908 wurden sie durch einen Motortriebwagen vorübergehend entlastet. Die Dampfloks erhielten die Namen „Marie“ und „Anna“ (Fabriknummern 2263 und 2264). Die „Marie“ wurde am 1. August 1920 für 70000 Mark an die Teisnacher Papierwerke A.G. verkauft. Dort lief sie bis zum Jahr 1960. Die „Anna“ nimmt heute im Localbahnmuseum in Bayerisch Eisenstein einen Ehrenplatz ein. Ganze 76 Jahre hindurch, bis 1966, zog die „Anna“ ihre Nebenbahnzüge – zuletzt zwischen Deggendorf und Metten.

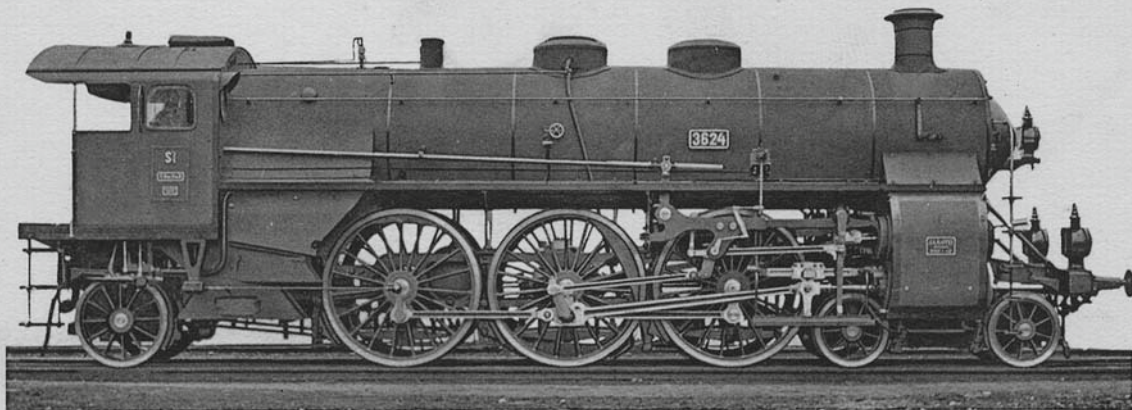
Im Jahr 1920, nach 30 Betriebsjahren, erwiesen sich die beiden Dreikuppler mit ihren 200 PS als viel zu schwach. Die Privatbahn orderte bei der namhaften Lokfabrik J. A. Maffei A.G. die „Viechtach“ (Fabriknummer 5215, Baujahr 1920) und die etwas stärkere „Teisnach“ (Fabriknummer 5346, Baujahr 1921). Wohl handelte es sich wieder um dreifach gekuppelte Loks, jedoch brachte gerade die Dampfüberhitzung eine Leistungssteigerung. Die neuen Loks leisteten 340 bzw. 450 PS. Leider gingen die „Viechtach“ im Jahr 1965 und die „Teisnach“ im Jahr 1974 den Weg in den Hochofen.

Mitte der 20er Jahre flackerte im Bayerischen Wald noch einmal das Eisenbahnfieber auf. Als eine der letzten Nebenbahnprojekte in Bayern verlängerte die Lokalbahn A.G. Gotteszell–Viechtach die Strecke nach Blaibach. Damit entstand eine durchaus sinnvolle Verbindung vom Chamer Nebenbahnnetz hin zur Waldbahn mit ihren Nebenbahnzweigen. In dieser Notzeit förderten die produktive Erwerbslosenfürsorge und die Osthilfe (Grenzfonds) das Vorhaben. Hauptsächlich wurden günstige Darlehen ausgereicht.

Das Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe erteilte am 7. Juni 1926 die vorläufige Baugenehmigung. Bis Dezember 1927 war der 14,8 km langen Lückenschluss fertiggestellt. Weite Beachtung fand die Regenbrücke vor dem Bahnhof Blaibach mit einer Spannweite von 70 Meter.

Der Streckenbau Viechtach–Blaibach findet auch einen schönen Reflex in der Viechtacher Stadtpfarrkirche St. Augustin. In den Jahren 1924 bis 1928 schufen die Regensburger Künstler Karl Glaubacker und Jakob Helmer die Seitenaltäre.

J. A. MAFFEI, MÜNCHEN



$\frac{3}{6}$ (2-C-1) gek. Vier-Zylinder-Verbund-Schnellzuglokomotive „S $\frac{3}{6}$ “ der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn, gebaut von J. A. Maffei, München.

Die prominente J. A. Maffei A.G. baute die edlen Bayerischen Renner. Nur fünf Fabriknummern nach der „Deggendorf“ rollte im Jahr 1927 eine weiteres Baulos der S $\frac{3}{6}$ -Schnellzuglok aus den Fabrikhallen.

Quelle: Werbepostkarte, J. A. Maffei A.G.

Vor der Auslieferung fertigte der J. A. Maffei-Werkfotograf ein meisterhaftes Standardfoto der „Bayerwald“ an. Das Foto dokumentiert die Technik. Deshalb zeigt es die „interessantere“ Lokführerseite, auf der sich diverse Bediengestänge und die Kolbenluftpumpe befinden. Wie sich's gehört, befinden sich die Kuppelstangen am untersten Punkt. Zur Steigerung des Kontrasts hellten Arbeiter einzelne Flächen mit Wasserfarbe auf.

Quelle: Krauss-Maffei-Werkarchiv, Helge Hufschläger, München



Betriebsbuch

für die Dampflokomotive

Betriebsnummer *Deggendorf*

Bauartreihe

Nr. 05

Fabriknummer *5684*

gebaut von *der Lokomotivfabrik S. A. Maffei & G.*

in *München* im Jahre *1927*

Tag der Anlieferung *24. August 1927* Tag der Endabnahme *5. August 1927*

Beschaffungskosten der Lokomotive mit Ausrüstung (ohne Tender) *75240* RM

Vertrag *Liefervertrag v. 8. November 1926*

Beschaffungsstelle *S. G. Lokalbahn Götterszell Viechtach an Viechtach*

Urheberfirma *S. A. Maffei & G. München*

Die Lokalbahn A.G. Gotteszell–Viechtach stiftete hierzu den Josefsaltar an der Südwand. Vom Münchner Kunstmaler Josef Wittmann stammt das Altarblatt, das den heiligen Josef zeigt. Im September 1927 wurde der Altar aufgestellt. Eine Inschrift erinnert an den Bahnbau.

Der planmäßige Gesamtverkehr begann am 1. Februar 1928. Die Streckenverlängerung markierte eine wesentliche Zäsur: Aus der Lokalbahn A.G. Gotteszell–Viechtach und der Lokalbahn A. G. Deggendorf–Metten firmierte sich am 4. März 1928 die Regentalbahn A.G. Die Gründung der Regentalbahn A.G. galt rückwirkend ab 27. November 1927.

Noch die Lokalbahn A.G. Gotteszell–Viechtach beschaffte im Jahr 1927 zwei leistungsstarke Tenderloks namens „Bayerwald“ und „Deggendorf“. Dieser Einzeltyp ist untrennbar mit der Bahnbau Viechtach–Blaibach verbunden. Die vierachsigen Loks (= Vierkuppler) bedeuteten einen Quantensprung. So brachte jede Lok mit 950 PS mehr als die doppelte Zugkraft auf als die bisherige Spitzenreiterin „Teisnach“. (Hinsichtlich der Hauptabmessungen und Leistungsdaten der beiden Neubauloks wird auf die Tabelle in Kapitel VII verwiesen).

Die „Bayerwald“ und die „Deggendorf“ kamen ebenfalls aus dem Hause J. A. Maffei (Fabriknummern 5683 und 5684). Mit der Auftragsvergabe wurden u. a. die Kosten einer Ersatzfeuerbüchse für die „Viechtach“ kompensiert. Direktor Franz-Xaver Fischl führt hierzu im April-Monatsabschluss 1926 gegenüber den Aufsichtsräten aus: *„...Meine fortgesetzten Bemühungen aber und der in Aussicht gestellte Auftrag auf Lieferung von neuen Lokomotiven infolge des Bahnbaus Viechtach–Blaibach ermöglichte schließlich die Zusage auf Gratislieferung einer neuen Feuerkiste. Diese ist nunmehr im Werk der Firma J. A. Maffei eingebaut worden. Die Lokomotive „Viechtach“ trifft in den nächsten Tagen bei uns ein. Mit dieser Arbeit haben wir uns gleichzeitig auch die heuer fällige Hauptrevision und damit einen Kostenaufwand von ca. 6–8000 M und schließlich den Wert der neuen Feuerbüchse, der mit 8000 M veranschlagt werden muss, erspart...“* Schließlich erteilte die Privatbahn mit Bestellbrief vom 8. November 1926 den Auftrag.

Während die Lokfabrik G. Krauss & Co. überwiegend einfache Güterzug- und Nebenbahnloks herstellte, lieferte die J. A. Maffei A.G. die edlen bayerischen Renner. Beispiele für berühmte J. A. Maffei-Loks geben die C V-Schnellzuglok (1899 bis 1901), die Weltrekordlok S 2/6 (1906) und vor allem die S 3/6 (1906 bis 1930). Nur fünf Fabriknummern nach unserer „Deggendorf“ (5684) entstanden die S 3/6-Schnellzugloks der Bauserie m (Fabriknummern 5689 bis 5696, Reichsbahn-Betriebsnummern 18521 bis 18528). Die „Bayerwald“ und die „Deggendorf“ haben also prominente Geschwister. Bekanntlich fusionierten beide Lokfabriken im Jahr 1931 zur Krauss-Maffei A. G. Der Schriftzug *„J. A. Maffei“* auf den Fabrikschildern weckt heute bei bayerischen Eisenbahnfreunden durchaus Verzückung!

Bis 1892 gab die Königlich Bayerische Staatsbahn ihren Loks noch Namen. Die