

# Paardon.de freut sich über 60.000 Zugriffe

geschrieben von Max Direktor | 4. Mai 2026



## 60.000 Zugriffe – ein schöner Erfolg für unsere Regionalgeschichte

60.000 Zugriffe – wir sind begeistert und möchten ein wenig zurück und auch nach vorne blicken. 60.000 Zugriffe – das heißt: so oft ist ein Artikel auf unserer Homepage angeklickt und wie wir hoffen auch gelesen worden (Stand Anfang Mai 2026). Jeder Artikel hat einen DSGVO-konformen Zähler im Hintergrund, der nur dann mitzählt, wenn die Seite nicht von einem Bot aufgerufen wird.

Begonnen haben wir klein, wir mussten uns auf einen Namen unserer Homepage einigen, Google ermuntern, uns zu finden. Die ersten fünf Beiträge gingen am 26. November 2021 online.

Klickzahlen steigen mit der Zahl der Artikel, zur Zeit rund 2.500 Klicks pro Monat. Und das, obwohl wir keine Werbung machen, nur eine Lokalzeitung hat vor zwei Jahren mal über uns berichtet.

WordPress ist ein professionelles Programm. Die integrierte **SEO** = Search Engine Optimization, das heißt Suchmaschinenoptimierung, leitet uns an, Metadaten wie Schlagworte so zu vergeben, dass wir von Suchmaschinen gut gefunden werden.

### Ziele

- Wir sind eine private Homepage und somit völlig unabhängig.
- Wir präsentieren alle Beiträge kostenlos, ohne Bezahlschranke und verdienen

deshalb keinen einzigen Cent.

- Wir praktizieren „**Open Access**“ – leider oft noch nicht selbstverständlich.
- Zusammengefasst haben wir unsere Ziele [hier](#)

### **Name unserer Homepage**

Lange haben wir überlegt, wie der Name unserer Homepage lauten soll. Wir haben uns für [www.paardon.de](http://www.paardon.de) entschieden. Interessierte können sich das leicht merken, Google und andere Suchmaschinen finden diesen Namen auch gut – letztlich stecken im Namen die Flüsse Paar und Donau drin. Der Name zeigt auch, dass wir uns in einer Region bewegen und nicht an Landkreisgrenzen Halt machen.

### **Woher kommen die Zugriffe**

Im Hintergrund läuft eine datenschutzkonforme Geolocation Box, die erfasst, woher die Zugriffe kommen, wo die Einwahlserver stehen. Da finden wir neben Deutschland ... hier natürlich die meisten Zugriffe aus der Region ... oft die USA, aber auch China, Vietnam, Singapore ... Zugriffe gibt es also von allen Erdteilen. Wir wissen, dass viele Nutzer heute anonym surfen und die Zugriffsorte auch Zufall sein können – doch sind wir uns sicher, dass wir weltweit wahrgenommen werden.

### **Wie viele Zugriffe pro Artikel?**

Die Bandbreite der Zugriffszahlen der einzelnen, oft doch sehr speziellen Artikel geht weit auseinander. So gibt es Artikel mit Zugriffszahlen im unteren Bereich zwischen 500 und 1.000 (auch das finden wir schon sehr beeindruckend), viele Artikel im mittleren Bereich mit 1.000 bis 2.000 Zugriffen sowie einzelne Artikel, deren Zugriffszahlen noch weit höher liegen.

### **Barrierefrei**

Unsere Homepage ist barrierefrei gemäß Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG) vom 28. Juni 2025: Bedienbarkeit ohne Maus allein über die Tastatur, Alternativtexte für Bilder, ausreichende Farbkontraste, semantische Strukturierung. Besucher können sich die Beiträge auch vorlesen lassen.

## Langzeitarchivierung

Digitale Daten sind fragil und vergänglich. Deshalb haben wir uns schon von Anfang an die Frage gestellt: Was passiert, wenn es paardon.de mal nicht mehr geben sollte? Wir sind dabei, Möglichkeiten zu testen, wie unsere Beiträge dauerhaft gesichert werden können. Wir denken zum Beispiel daran

- mit geeigneten Artikeln eine digitale historische Reihe zu machen, die dann über die Server der Staatlichen Bibliotheken Bayerns und der Deutschen Nationalbibliothek dauerhaft gespeichert werden.
- die Homepage insgesamt mit geeigneten Programmen zu sichern und diese Sicherung ebenfalls staatlichen Bibliotheken anzubieten.

Und auch die Idee, einige interessante Beiträge in einem Sammelband in gedruckter Form herauszugeben, finden wir spannend.

## Dankeschön

Ein herzliches Dankeschön an alle, die mit Interesse, Hinweisen, Bildern und Geschichten zu diesem Projekt beigetragen haben. Wir sagen Danke auch für die aufmunternden **Zuschriften**, zum Beispiel: „Tolles Projekt“ oder „Ich hoffe, dass Sie noch viele interessante Geschichten zusammentragen werden“. Oder: „Wenn wir etwas zur Stadtgeschichte recherchieren, landen wir erstaunlich oft bei euch – wirklich super!“

**Das motiviert uns weiterzumachen** – mit neuen Beiträgen, spannenden Funden und vielleicht auch der einen oder anderen Überraschung. Bleiben Sie neugierig – und schauen Sie immer wieder vorbei!

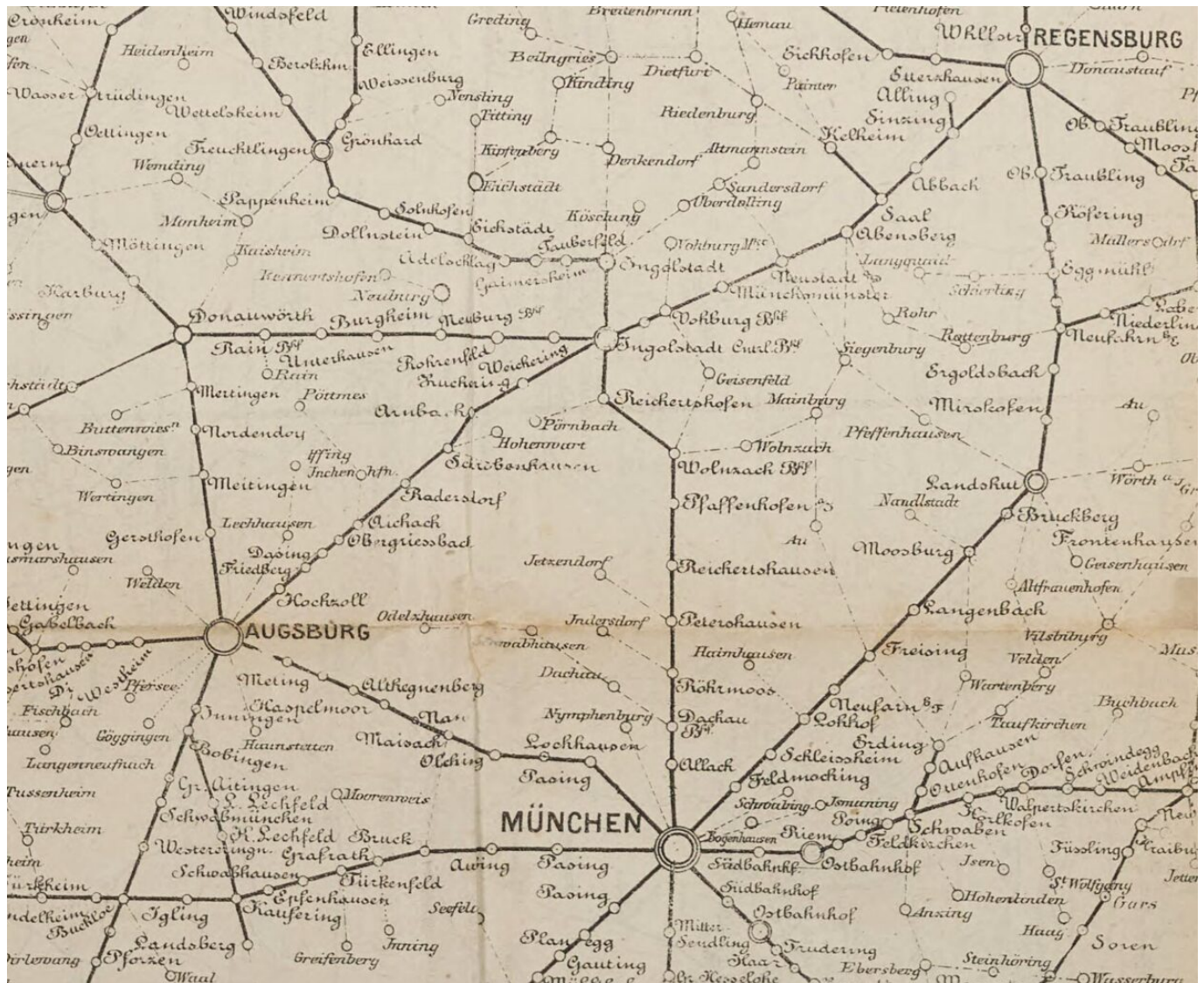
---

# Paartalbahn-Chronik (2): Staatsbahnzeit bis 1920

geschrieben von Benno Bickel | 4. Mai 2026

Im Jahr 2025 ist die am 15. Mai 1875 eröffnete Paartalbahn, die Augsburg über

Friedberg, Aichach und Schrobenhausen mit Ingolstadt verbindet, 150 Jahre alt geworden. Für „Paardon.de“ Grund genug, in einer dreiteiligen Chronik bedeutendere Ereignisse der lokalen Eisenbahngeschichte in tabellarischer Form knapp, aber einigermaßen umfassend darzustellen. Dies umso mehr, als abgesehen von einer umfangreichen Serie in der „[Schrobenhausener Zeitung](#)“ dieses Ereignis in Schrobenhausen selbst keinerlei Resonanz fand, während die Städte Friedberg und Aichach sowie die Gemeinde Dasing das Jubiläum gebührend feierten.



Eisenbahnkarte 1878

Behandelte die [erste Folge](#) die Planungsphase und die Bauzeit bis zur Eröffnung, so beleuchtet der zweite Teil der Chronik die „Blütezeit“ der Paartalbahn, die 39 Jahren von 1875 bis 1914. Wenn dabei von der „Staatsbahnzeit“ die Rede ist, so meint dies die „Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen (K.Bay.Sts.B.)“, in deren Eigentum und Betrieb die Paartalbahn bis 1920 stand, in jener Zeit, als die Strecke das erste und konkurrenzlos einzige leistungsfähige Verkehrsmittel darstellte, das die wirtschaftliche Entwicklung und die in Bayern etwas verspätete Ankunft des Industriezeitalters ungemein förderte und in großem Maße überhaupt erst ermöglichte.

Der vergleichsweise billige Transport von Massengütern auf der Schiene eröffnete lokalen Unternehmen wie der Papierfabrik Leinfelder in Schrobenhausen oder der Beck'schen Kunstmühle in Aichach, ebenso aber auch der Landwirtschaft die Möglichkeiten sich auf dem regionalen Markt und oft auch darüber hinaus zu platzieren.

Pendler aus Friedberg begannen mit dem Zug zur Arbeit nach Augsburg zu fahren, das sich in jenen Jahren gerne mit dem Titel eines „bayerischen Manchester“ schmückte. Auch Bildung und Ideen kamen mit dem Dampfzug vermehrt auf's flache Land – ein Aspekt des Eisenbahnzeitalters, der heute gerne übersehen wird. So verbreitete sich beispielsweise die Sozialdemokratie entlang der Paartalbahn von Lechhausen nahe Augsburg-Hochzoll und kam 1893 in Schrobenhausen an, das im Vergleich zu den umliegenden Kleinstädten eine deutlich größere Arbeiterschaft besaß.<sup>1</sup>

Um aber in der Rückprojektion keine falsche Idylle zu produzieren: Bahnfahren, wenn auch preiswert im Vergleich zu Stellwagen und Postkutsche, war immer noch teuer. Handwerker und Bürger konnten es sich leisten. Für die „einfachen Leute“ blieb die Tür des „Eisenbahn-Coupés“ – auch das Abteil der dritten Klasse – häufig verschlossen oder bedeutete zumindest eine erhebliche finanzielle Anstrengung, die wohlüberlegt werden wollte. Zu den Ausnahmen zählten verbilligte Ausflugszüge. Zwar verbesserte sich die Situation zwischen 1875 und 1914 durch die steigende Kaufkraft und die Tarifpolitik der Bahn zunehmend, doch oft hieß es, um den Titel einer wissenschaftlichen Arbeit zur Alltagsmobilität aus der Schweiz zu zitieren: „Im Übrigen ging man zu Fuß“.<sup>2</sup>

---

1875	22.04.1875	Ein Inspektionszug fährt am 22. April 1875 die gesamte Strecke ab.
	01.05.1875	Bis zur offiziellen Eröffnung der Paartalbahn am 15. Mai 1875 verkehren einige Güterzüge.
	15.05.1875	<b>Eröffnung der Paartalbahn</b> zum Sommerfahrplanwechsel am 15. Mai 1875, dem Pfingstsamstag dieses Jahres. Offizielle Feierlichkeiten sind untersagt, was viele Leute nicht daran hindert, auf „ihrem“ Bahnhof das große Ereignis gebührend zu begrüßen. Den ersten Zug führt eine Lokomotive der bayerischen Gattung A V.

	15.05.1875	Mit Eröffnung der Paartalbahn verkehren vier Züge Augsburg – Ingolstadt, davon zwei Personenzüge und zwei gemischte Züge (Personen- und Güterzug). Von Ingolstadt nach Augsburg verkehren vier Züge (ein beschleunigter Personenzug und drei gemischte Züge).
	15.05.1875	Bis 1877 fahren auf der Paartalbahn keine reinen Güterzüge, sondern gemischte Züge, auch "Güterzug mit Personenbeförderung" genannt.
<b>1877</b>	1877	Ab diesem Jahr verkehren auch reine Güterzüge
	SF 1877	Nur im Sommerfahrplan 1877 und 1878 verkehrt ein Schnellzugpaar Augsburg – Regensburg. Die Fahrzeit von Augsburg nach Ingolstadt beträgt 1 Stunde und 23 Minuten; der Zug hält dabei nur in Aichach und Schrobenhausen. Die gesamte Fahrdauer Augsburg - Regensburg beträgt 2 Stunden und 59 Minuten.
<b>1880</b>	15.10.1880	Die Station Pobenhausen wird eröffnet
<b>1887</b>	WF 1887/88	Die Station Arnbach wird auf Antrag des Freiherrn von Pfetten in Niederarnbach umbenannt.
<b>1888</b>	10.07.1888	Die Station Hörzhausen wird eröffnet
<b>1889</b>		Der Holzhändler Valentin Bork erhält in Schrobenhausen den ersten Gleisanschluß
<b>1890</b>	WF 1890/91	Die Station Paar wird eröffnet
	01.10.1890	Die Kilometrierung der Paartalbahn wird zwischen 01.10.1890 und 12.11.1891 umgedreht und beginnt nun ab Ingolstadt Hbf
<b>1891</b>		Die Papierfabrik Leinfelder übernimmt den Borkschen Anschluss. Im Laufe der Jahre wird dieses Gleis bis zum Betriebsgelände nahe der Paar weitergeführt und verzweigt sich dort. Schon längere Zeit nicht mehr benutzt, wird es erst in den frühen 2000er Jahren endgültig abgebaut.
<b>1893</b>	01.07.1893	Die Station Edelshausen wird als Bedarfshaltestelle eröffnet.
<b>1897</b>	1897	Die beiden Brücken über die Paartalbahn nördlich von Schrobenhausen werden erbaut und ersetzen den höhengleichen Bahnübergang.

	17.05.1897	Als erster Bahnhof der Strecke (exklusive Augsburg und Ingolstadt) erhält Radersdorf ein mechanisches Stellwerk, das im Freien aufgestellt ist. Das Stellwerk ist vom Typ "Krauß & Comp."
<b>1900</b>	SF 1900	Mit dem Zugpaar D 89/90 Regensburg - Augsburg gibt es erneut eine Schnellzugverbindung, nun mit mehr Halten als 1877/78. Die Fahrtzeit beträgt daher von Regensburg nach Augsburg 3 Stunden und 18 Minuten, von Augsburg nach Regensburg 3 Stunden und 1 Minute.
<b>1903</b>	SF 1903	Im Fahrplan erscheint erstmals eine Tabelle mit Vorortzügen Augsburg - Friedberg
<b>1904</b>		Das Dampfsägewerk Anton Prücklmair in der heutigen Bürgermeister-Götz-Straße direkt bei den Gleisanlagen des Schrobenhausener Bahnhofs gelegen, erhält einen Gleisanschluß.
<b>1905</b>		In Aichach entsteht ein Gleisanschluss zur Anlieferung von Material für den Bau des Gefängnisses. Ein verkürztes Stück des Gleises übernimmt 1908 die "Beck'sche Kunstmühle". Weitere Anschließer kommen dazu (u. a. Mahl, Dinauer, Reitberger).
	17.01.1905	Der Bahnhof Dasing erhält ein Stellwerk Bauart "Krauss & Comp."
<b>1907</b>	19.06.1907	Der Bahnhof Aichach erhält ein Stellwerk Bauart "Krauss & Comp."
	26.06.1907	Der Bahnhof Schrobenhausen erhält ein mechanisches Stellwerk "Krauss & Comp."
<b>1909</b>	01.05.1909	Die Station Edelshausen wird für den Güterverkehr eröffnet.
	01.05.1909	Zusammen mit der Inbetriebnahme des Ladegleises erhält der Bahnhof Edelshausen als letzter der Strecke ebenfalls ein Krauss-Stellwerk.
<b>1914</b>	WF 1914/15	Kriegsbedingt wird ein Zugpaar gestrichen
<b>1917</b>	WF 1917/18	Es verkehren nur noch drei Zugpaare: morgens, mittags und abends
<b>1918</b>	WF 1918/19	Weitere Reduzierung auf zwei Zugpaare: morgens und abends

Abkürzungen: SF = Sommerfahrplan; WF = Winterfahrplan

# Augsbg.-Ingolst.-Regensbg.

74

	G-Z.	P.-Z.	Post-Züge				I.	II.	III.
Augsburg ab	1 50		9 —	1 10	7 20				
Hochzoll ab	2 10		9 11	1 21	7 30		— 40	30 — 20	
Friedberg „	2 21		9 17	1 30	7 36		— 65	— 45 — 30	
Dasing „	2 46		9 30	1 43	7 49		1 30	— 85 — 55	
Aichach „	3 23		9 48	2 1	8 8		2 10	1 40 — 90	
Schrobenh.	4 20		10 18	2 32	8 38		3 40	2 25 1 45	
Zuchering „	5 18		10 51	3 6	9 11		4 90	3 25 2 10	
Ingolst. (an	5 35		11 —	3 15	9 20	G-Z.	5 40	3 60 2 30	
Centralb) ab		6 40	11 25	3 50		9 30			
Manching „		6 53	11 38	4 3		9 54	6 54	5 2 60	
Vohburg „		7 6	11 51	4 16		10 17	6 50	4 30 2 80	
Neustadta/D		7 34	12 19	4 44		11 7	7 55	5 — 3 20	
Abensberg „		7 46	12 31	4 56		11 29	8 10	5 40 3 45	
Saal ab		8 15	1 —	5 30		12 19	9 30	6 15 3 95	
Abbach „		8 28	1 13	5 41		12 37	9 80	6 50 4 20	
Sinzing ab		8 51	1 36	6 4		1 17	10 80	7 20 4 60	
Regensb. an		9 —	1 45	6 13		1 33	11 20	7 45 4 80	

# Regensbg.-Ingolst.-Augsbg.

	G-Z.	Post-Züge		S-Z.	P-Z.	G-Z.	v. Regensbg.		
		I.	II.				III.		
Regensb. ab		7 5	12 35		5 5	8 30	I.	II.	III.
Sinzing „		7 16	12 46		5 16	8 48	— 50	— 35	— 25
Abbach „		7 39	1 10		5 40	9 28	1 55	1 5	— 65
Saal „		7 50	1 21		5 51	9 48	2 —	1 35	— 85
Abensberg „		8 18	1 49		6 18	10 38	3 20	2 15	1 40
Neustadta/D		8 32	2 4		6 31	11 5	3 70	2 45	1 60
Vohburg „		8 57	2 29		6 56	11 48	4 80	3 20	2 5
Manching „		9 12	2 42		7 8	12 9	5 40	3 60	2 30
Ingolst. (an		9 24	2 54		7 20	12 30	5 95	3 95	2 55
Cntralb. (ab	2 50	10 10	3 30		7 50				
Zuchering „	3 10	10 20	3 40		8 —		6 40	4 25	2 75
Schrobenh.	4 20	10 57	4 17		8 35		7 95	5 25	3 40
Aichach „	5 15	11 26	4 46		9 3		9 20	6 10	3 95
Dasing „	5 49	11 43	5 3		9 20		10 —	6 65	4 25
Friedberg „	6 14	11 58	5 18		9 34		10 65	7 5	4 55
Hochzoll „	6 33	12 6	5 27		9 42		10 90	7 25	4 65
Augsbg. an	6 50	12 14	5 35		9 50		11 20	7 45	4 80

Züge auf der Paartabahn Augsburg – Ingolstadt und auf der Strecke Ingolstadt – Regensburg aus „A. Daibler's Portemonnaie-Fahrplan Winterdienst 1878/79“.

Die Abkürzungen bedeuten: G-Z. = Güterzug mit Personenbeförderung. P.-Z. = Personenzug. Post-Zug: Bei den Postzügen handelt es sich um Personenzüge, die auch Post beförderten. S.-Z. = Schnellzug. Die Spalte ist leer, da der Schnellzug Regensburg – Augsburg nur im Sommerfahrplan 1877 und 1878 verkehrte. Da die 24-Stunden-Zählung noch nicht eingeführt war, verweisen fett gedruckte Stundenzahlen auf Zeiten zwischen 6 Uhr abends und 6 Uhr morgens. Die drei rechten Spalten nennen die Fahrpreise für die I., II. und III. Wagenklasse in Mark und Pfennig.

# Paartalbahn-Chronik (1): Planungsphase und Bauzeit

geschrieben von Benno Bickel | 4. Mai 2026

Im Jahr 2025 ist die am 15. Mai 1875 eröffnete Paartalbahn, die Augsburg über Friedberg, Aichach und Schrobenhausen mit Ingolstadt verbindet, 150 Jahre alt geworden. Für „Paardon.de“ Grund genug, in einer dreiteiligen Chronik bedeutendere Ereignisse der lokalen Eisenbahngeschichte in tabellarischer Form knapp, aber einigermaßen umfassend darzustellen. Dies umso mehr, als abgesehen von einer umfangreichen Serie in der „[Schrobenhausener Zeitung](#)“ dieses Ereignis in Schrobenhausen selbst keinerlei Resonanz fand, während die Städte Friedberg und Aichach sowie die Gemeinde Dasing das Jubiläum gebührend feierten.

## Die Planung der Paartalbahn 1860-1872

Die für eine Hauptbahn im 19. Jahrhundert ungewöhnliche lange Planungszeit der Paartalbahn – neun Jahre bis zum Erlass des Baugesetzes, weitere drei Jahre bis zum ersten Spatenstich – passt eigentlich eher ins 21. Jahrhundert. Gewöhnlich ging es damals in der „guten alten Zeit“ deutlich schneller voran. Neben den politischen Auseinandersetzungen über Prioritäten (Welche der vielen wünschenswerten Strecken soll als erste gebaut werden?) und die konkrete Linienführung sollte dabei auch nicht vergessen werden, dass in die Planungs- und Bauzeit der Paartalbahn zwei Kriege fielen: Im Jahr 1866 der [Deutsche Krieg](#), in dem Bayern – auch wenn daran so gut wie nicht aktiv beteiligt – Kriegspartei war, und 1870/71 der [Deutsch-französische Krieg](#). Hinzu kam die Wirtschaftskrise des Jahres 1873, der sogenannte [Gründerkrach](#).

1850

Erste vage Vorschläge für den Bau einer Eisenbahntrecke von Augsburg nach Ingolstadt soll es bereits 1850 gegeben haben; eindeutige Belege fehlen.

1860

02.06.1860

Am 2. Juni 1860 äußern sich die Augsburger Gemeindebevollmächtigten zugunsten des Bahnbaus.

	19.07.1860	Am 19. Juli 1860 beschließt der Aichacher Stadtrat, sich diesen Bestrebungen anzuschließen und benennt als Vertreter in dieser Angelegenheit Bürgermeister Ignaz Kapfhammer.
	28.08.1860	Auf Initiative der Stadt Augsburg treffen sich im dortigen Rathaus am 28. August 1860 Abgesandte der Städte Friedberg, Aichach, Schrobenhausen und der Gemeinde Reichertshofen. Die Versammlung unter Vorsitz von Bürgermeister Georg von Forndran (1807-1866) befürwortet das Vorhaben. Die Beteiligten sollen statistische Daten zur Untermauerung des gemeinsamen Wunsches erarbeiten. Wie es in einem heimatgeschichtlichen Beitrag aus dem Jahre 1950 heißt, soll auch eingehend darüber gesprochen worden sein, ob eine Staatsbahn oder einer Privatbahn der Vorzug zu geben sei: „Im letzteren Falle hätte Bankier Hirsch in München das Geld zur Verfügung gestellt“.
<b>1860-1863</b>		Zahlreiche Bittschriften und Gesuche interessierter Anlieger einer künftigen Paartalbahn: Die Wichtigkeit des Bahnbaus untermauern die interessierten Städte und Gemeinden, denen es natürlich primär um ihre eigene wirtschaftliche Entwicklung und kulturelle Teilhabe geht, auch mit übergeordneten Aspekten, vor allem einer leistungsfähigen Verbindung zwischen der Festung Ingolstadt und dem Truppenübungsplatz Lechfeld südlich Augsburg, sowie der Paartalbahn als kürzester Verbindung zwischen Böhmen und der Schweiz.
<b>1861</b>	22.01.1861	Bei der nächsten Zusammenkunft in Augsburg wird am 22. Januar 1861 beschlossen, sich mit einer Denkschrift an König Maximilian II zu wenden, um ihm „das Projekt einer Eisenbahn zwischen Augsburg und Ingolstadt durch das Thal des Paarflusses allerehrfurchtvollst zu unterbreiten.“ Den Bittstellern hat sich nun auch der Markt Hohenwart angeschlossen.

	April 1861	Im April 1861 empfängt der König eine Abordnung der Stadt Augsburg mit je zwei Mitgliedern des Rates und des Kollegiums. Repräsentanten der kleinen Städte wird diese Ehre nicht zu Teil. Die Audienz scheint der Sache dienlich gewesen zu sein. Der Königliche Betriebsingenieur Alois von Röckl (1822-1885) bietet an, die technischen Vorarbeiten für die künftige Bahnstrecke zu durchzuführen. Den ersten Entwurf samt Kostenschätzung, den die interessierten Städte und Gemeinden mit einem Betrag von 400 Gulden finanzieren, legt er bereits im Mai 1861 vor. Die Strecke demnach fünf Millionen Gulden kosten und von Augsburg über Stierhof, den Paartaldurchbruch bei Ottmaring, Hügelshart, Paar, Dasing, Aichach, Schrobenhausen, Hohenwart, Freinhausen, Gotteshofen und Reichertshofen nach Ingolstadt führen.
<b>1862</b>	28.01.1862	Aichach setzt auch auf seine guten Beziehungen zu Herzog Max in Bayern, der häufig im nahen Schloss Unterwittelsbach weilt. Der Herzog versichert am 28. Januar 1862, dass er sich „nützlich zu seyn“ bemühe.
	12.10.1862	Die Stadt Friedberg wendet sich mit Schreiben vom 12. Oktober 1862 an die Königliche Regierung von Oberbayern.
	07.12.1862	Gesuch aus Hohenwart an die Königliche Regierung von Oberbayern.
<b>1863</b>	April 1863	Alois von Röckl erarbeitet ein im April 1863 fertig gestelltes Projekt mit deutlich geänderter Linienführung vor: Hochzoll – Friedberg – Paar – Dasing – Aichach – Schrobenhausen – Arnbach – Ingolstadt. Die neue Kostenschätzung: Sechs Millionen Gulden. Damit verlässt die Paartalbahn das bereits Paartal in Schrobenhausen.
	20.07.1863	Im 20. Juli 1863 bringt das Augsburger „Comitee für die Erbauung einer Eisenbahn von Augsburg über Ingolstadt nach Regensburg“ eine Denkschrift an die Kammer der Abgeordneten im Bayerischen Landtag auf den Weg.
	07.08.1863	Weiteres Gesuch aus Hohenwart Hohenwart, nun auch bei der Abgeordneten-Kammer.

	27.08.1863	Schrobenhausen wendet sich mit einer 16 Seiten umfassenden, von Bürgermeister August Böhm unterzeichneten „Ehrbietigsten Vorstellung um Berücksichtigung bei den zu bauenden Eisenbahnstrecken betreffend“ an die Kammer der Abgeordneten des Bayerischen Landtags. Ausführlich wird in dem Schreiben dargelegt, welche lebenswichtigen Impulse sich Schrobenhausen von einem Bahnanschluss erhofft.
	21.09.1863	In ihrer Sitzung am 21. September 1863 befasst sich die Kammer der Abgeordneten des Bayerischen Landtags mit einem Gesetzentwurf der Königlichen Regierung, „die Vervollständigung und weitere Ausdehnung der bayerischen Eisenbahnen betreffend“. Eine Bahnstrecke Augsburg – Aichach Schrobenhausen – Ingolstadt beinhaltet diese Vorlage noch nicht. Doch der Schrobenhausener Landtagsabgeordnete und Stadtpfarrer Dr. Anton Schmid nützt bei der Behandlung einer zu bauenden Eisenbahnstrecke von München nach Ingolstadt die Gelegenheit zu einem "Modifikationsantrag", diese Strecke nicht über Pfaffenhofen, sondern über Schrobenhausen zu führen und macht dafür zahlreiche Argumente geltend. Eine aus Augsburg kommende Paartalbahn könne in Schrobenhausen an die aus München kommende Strecke angebunden werden. Die Entscheidung fällt zugunsten der Streckenführung über München - Pfaffenhofen - Ingolstadt.
1863-1868		Das Projekt "Paartalbahn" macht keine Fortschritte. Gelegentlich beschäftigt sich die Presse damit. So steht beklagt beispielsweise der "Süddeutsche Anzeiger" am 2. Oktober 1864 unter der Ortsmarke Schrobenhausen: "Noch immer herrscht hier große Unzufriedenheit darüber, daß Schrobenhausen und die an der Paar liegenden Städte und Ortschaften nicht in das Eisenbahnnetz gezogen werden."
1868	04.02.1868	In seiner Sitzung vom 4. Februar 1868 beschließt die Kammer der Abgeordneten, zur Vorberatung eines von der Regierung vorgelegten "Gesetzentwurf[es]: die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatseisenbahnen betr.", durch "Combinierung des II. und III. Ausschusses " ein besonderes Gremium zu ernennen. Als zuständige Referenten, die der Kammer zu berichten haben, werden die Abgeordneten Crämer und Bischoff bestellt. Der Gesetzentwurf umfasst insgesamt 19 neuen Strecken, wobei erstmals auch die Paartalbahn Augsburg - Ingolstadt genannt wird. Der Bau dieser neuen Linien soll sich über "viele Jahre" erstrecken, wobei lediglich sieben Strecken als "zunächst zu bauende" vorgeschlagen werden. Die Paartalbahn steht nicht in dieser "Prioritäts-Liste".

1869	02.03.1869	<p>13 Monate nach Bildung des "combinierten Ausschusses" legt dessen Referent, der Abgeordnete Cramer, in der Sitzung der Kammer der Abgeordneten vom 2. März 1869 die erarbeiteten Empfehlungen vor. Nach mehreren Sitzungstagen beschließt die Kammer am 6. März 1869 den Bau von 22 neuen Bahnstrecken. Einzelnen abgestimmt wird dabei über die schließlich im § 3 des Gesetzentwurfes aufgelisteten zehn Linien, die als erstes in Angriff genommen werden sollen. Auf Platz 7 steht die "Eisenbahn von Ingolstadt nach Augsburg", für deren Herstellung 5,9 Millionen Gulden bereitgestellt werden. "Die Mehrzahl erhebt sich" steht im Sitzungsprotokoll. Damit hat der Bau der Paartalbahn diese politische Hürde erfolgreich genommen. In der vorangegangenen Debatte hatten sowohl Gustav von Schlör (1820-1883) als Staatsminister für Handel und Öffentliche Arbeiten wie auch der Landtagsabgeordnete und Führer des liberalen Linken, Carl Crämer (1818-1902), als Referent des Ausschusses eine Beziehung zwischen der Paartalbahn und der ebenfalls genehmigten Donautalbahn Regensburg - Ingolstadt - Donauwörth - Offingen oder Günzburg hergestellt. Schlör: "... ich darf Ihnen nicht vorenthalten, daß die Staatsregierung nicht beabsichtigt, die Bahn von Donauwörth aufwärts eher zu vollenden, als die von Ingolstadt nach Augsburg."</p>
	29.04.1869	<p>Mit Gesetz vom 29. April 1869, unterzeichnet von König Ludwig II., ist der Bau der Paartalbahn "beschlossen und verordnet".</p>

## Der Bau der Paartalbahn 1872 – 1875

Die eigentliche Bauzeit betrug lediglich drei Jahre, und auch wenn das Terrain, wie es damals hieß, keine großen technischen Herausforderungen bot, sollte nicht vergessen werden, dass Bahnbau in jenen Zeiten weitgehend Handarbeit mit Schaufel und Spitzhacke, Karren und Rollwagen war.

1871

Unter der Bauoberleitung durch die "Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten" wird für den Bau der Paartalbahn in Augsburg, Aichach, Schrobenhausen und Ingolstadt jeweils eine Eisenbahnbausektion mit einem Sektionsingenieur an der Spitze eingerichtet, die für einen bestimmten Abschnitt Verantwortlich zeichnen. Die Eisenbahnsektionen werden in insgesamt 16 Lose unterteilt, die an Bauunternehmer vergeben wurden. So geht beispielsweise der 3,7 km lange Abschnitt Algertshausen (=Bahnhof Aichach) - Großhausen an die Unternehmer Gottlieb Schmid aus Aichach und Joseph Schmidt aus Pöttmes. Joseph Lenbach, der Bruder des Maler Franz Lenbach, übernimmt die Lose Hörzhausen - Schrobenhausen (3,5 km) und Schrobenhausen - Königslachen (3,9 km), übernimmt sich dabei und geht in Konkurs. Die Bauarbeiten werden ohne mechanische Hilfsmittel ausgeführt. Es regieren Schaufel, Spitzhacke und Schubkarre. Die ungelernen Eisenbahnbauarbeiter gelten - manchmal berechtigt, häufig auch unberechtigt - als raue Gesellen, stehen von vorneherein unter Generalverdacht und werden von der einheimischen Bevölkerung, insonderheit vom Bürgertum, abgelehnt, wenn sich auch mit Verpflegung und Unterkunft gute Geschäfte machen lassen.

1872

Mai 1872

Erster Spatenstich für den Bau der Paartalbahn. Die Quellen schweigen leider über den Ort des Ereignisses.

18.11.1872

Das kgl. bayer. Festungsgouvernement Ingolstadt erteilt am 18. November 1872 dem Bau der Paartalbahn seine Zustimmung.

07.12.1872

Die "Handelsbeilage zur Allgemeinen Zeitung" berichtet in ihrer Ausgabe vom 7. Dezember 1872: "Wenn man zur Zeit auf der Bahn von München nach Augsburg fährt, so sieht man zwischen der Station Stierhof und der Lechbrücke einen bedeutenden Damm entstehen, welcher in der Richtung gegen Friedberg sich erstreckt. Es ist dieß der Anfang der Paarthalbahn, die von Augsburg über Friedberg, Aichach und Schrobenhausen nach Ingolstadt führt. ... Die Erdarbeiten sind, soweit das Paarthal benützt wird, unerheblich, zwischen der Lechbrücke und dem Dorfe Paar aber sehr bedeutend. Es ist nämlich die Friedberger Höhe 14 Meter tief zu durchstechen, und daran anschließend ein bis zu 12 Meter hoher Damm aufzufüllen, dessen niedrigeres Ende bei Stierhof sichtbar wird."

1873

27.09.1873

In einem Schreiben vom 27. September 1873 werden nachstehende Stationen genannt: Friedberg, Dasing, Obergriesbach, Aichach, Radersdorf, Schrobenhausen und Arnbach. Zuchering wird erst in einem Schreiben von März 1874 erwähnt.

1874

01.06.1874 Nach jahrelangen, insbesondere von militärischen Erwägungen geprägten Debatten über den Standort, wird der "Centralbahnhof Ingolstadt" nach zweijähriger Bauzeit am 1. Juni eröffnet. Er bildet den Endpunkt der Paartalbahn.

26.09.1874 Neben den Gleisanlagen erfordert der Bahnbau zahlreiche Hochbauten (Bahnhöfe, Betriebsgebäude). So wird beispielsweise am 26. September 1874 der Hebauf des Empfangsgebäudes und des Wasserhauses in Schrobenhausen begangen.

10.12.1874 In Aichach trifft am 10. Dezember 1874 um 10.30 Uhr unter Salutschüssen der erste Materialzug ein.

1875

04.01.1875 Die "Augsburger Postzeitung" berichtet in ihrer Ausgabe vom 4. Januar 1875: "Ungeachtet des Winters nehmen die Bahnarbeiten an der Paarthalbahn ihren ungestörten Fortgang und ich nur mehr eine Strecke bei Griesbach noch nicht im fahrbaren Stande, weil selbe später in Bau genommen wurde. Im nächsten Monat wird wohl die erste Lokomotive die Stadt Aichach erreichen. Die Hochbauten sind auf nahezu fertig gebracht; außer dem Bahnhofsgebäude in Friedberg ist auch das Expeditionsgebäude in Dasing nahezu vollendet, ebenso bei Griesbach."

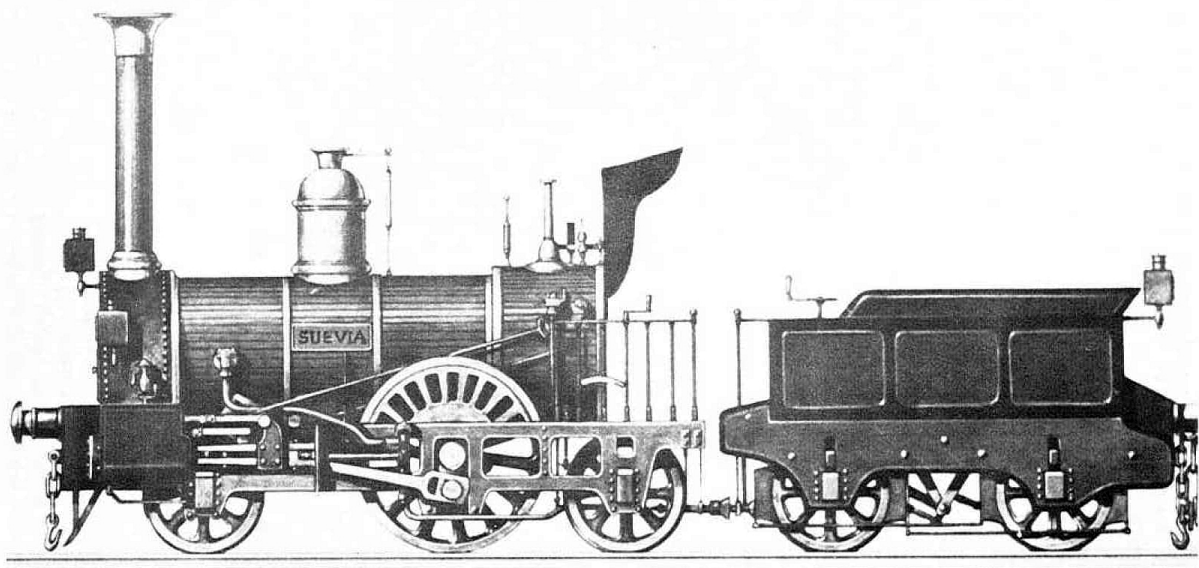
01.02.1875 Die Lokomotive mit dem Namen "Suevia", eine betagte Maschine der Gattung A I der Bayerischen Staatsbahn aus dem Jahre 1844, die bei der Militäreisenbahnkompagnie Ingolstadt ihr "Gnadenbrot" verdient, dampft als erste mit einem Materialzug in den Schrobenhausen Bahnhof. Die kgl. bayer. Eisenbahnkompagnie übte bei er Erstellung des Oberbaus.

06.02.1875 Die Bautrupps, die von Augsburg und von Ingolstadt aus die Schienen verlegen, treffen am 6. Februar 1875 in Schrobenhausen zusammen. Der Lückenschluss wird mit Einsetzen des letzten Schienenstück feierlich begangen: geladene Gäste, Festjungfrauen, Festmenü. Einem Zug mit bekränzter Lokomotive entsteigen höhere Eisenbahnbeamte.

22.04.1875 Ein Inspektionszug fährt am 22. April 1875 die gesamte Strecke ab.

01.05.1875 Bis zur offiziellen Eröffnung der Paartalbahn am 15. Mai 1875 verkehren einige Güterzüge.

	15.05.1875	<p>Eröffnung der Paartalbahn zum Sommerfahrplanwechsel am 15. Mai 1875, dem Pfingstsamstag dieses Jahres. Offizielle Feierlichkeiten sind untersagt, was viele Leute nicht daran hindert, auf „ihrem“ Bahnhof das große Ereignis gebührend zu begrüßen. Den ersten Zug führt eine Lokomotive der bayerischen Gattung A V.</p> <p>Mit Eröffnung der Paartalbahn verkehren vier Züge Augsburg – Ingolstadt, davon zwei Personenzüge und zwei gemischte Züge (Personen- und Güterzug). Von Ingolstadt nach Augsburg verkehren vier Züge (ein beschleunigter Personenzug und drei gemischte Züge).</p>
1875-1877	15.05.1875	<p>Bis 1877 fahren auf der Paartalbahn keine reinen Güterzüge, sondern gemischte Züge, auch "Güterzug mit Personenbeförderung" (GmP) genannt.</p>



Die Lokomotive „Suevia“ – die erste Lokomotive, die mit einem Bauzug in den Bahnhof Schrobenhausen einfuhr.

---

Frühe Hörzhausener Schulgeschichte von

# 1800 bis 1850

geschrieben von Max Direktor | 4. Mai 2026



*Kirche und altes Schulhaus aus dem Jahr 1880 (links)*

## **Frühe Hörzhausener Schulgeschichte 1800 bis 1850**

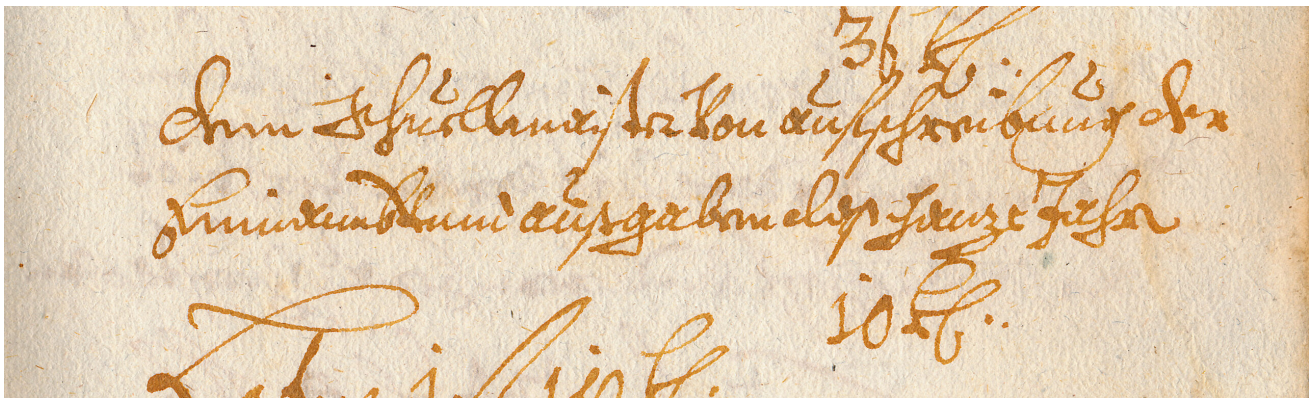
Sechs Klassen in einem Raum und gleichzeitig Unterricht? Werktagsschule und danach Schule am Sonntag? Schulgeld zahlen? Zweitberuf Mesner für den Lehrer, weil er sich von seinem Einkommen als Lehrer nicht ernähren kann? Geistliche als örtliche und staatliche Schulaufsicht? Heute für viele schwer vorstellbar, vor zweihundert Jahren allgemeine Realität in Bayern.

Umfangreiche Unterlagen zur Schule Hörzhausen im Schrobenhausener Stadtarchiv motivieren, sich diese Zeit näher anzusehen ... und immer wieder Vergleiche mit heute anzustellen. Was hier für Hörzhausen skizziert wird, gilt für viele ländliche Gemeinden in Bayern, nicht nur in unserer Region

## Hörzhausener Schule vor 1800

Vor der Einführung der Schulpflicht in Bayern im Jahr 1802 gab es kein flächendeckendes allgemeinbildendes Schulwesen. In den Städten sind vielfach Schulen vorhanden – Gewerbetreibende mussten Rechnungen stellen können und auch Korrespondenzen führen. Die dörfliche Gemeinschaft kam weitgehend ohne Lesen und Schreiben zurecht. Trotzdem sind in größeren Dörfern Schulen nachgewiesen, der Schulbesuch war freiwillig.

In Hörzhausen begegnet uns ein „Schuellmeister“ schon in der Gemeinderechnung von 1670, er hat 10 Kreuzer erhalten für das Aufschreiben der Einnahmen und Ausgaben der Dorfrechnung. Wie viele Schüler den Unterricht besuchten, was im Unterricht gelehrt wurde, bleibt unklar. Unbekannt ist auch, ob es durchgehend Schulunterricht in Hörzhausen gegeben hat.



*Rechnung des Dorfs Hörzhausen 1670: „Dem Schuellmeister von Aufschreibung der Einnamb unnd Ausgaben das ganze Jahr 10 Kreuzer“*

Ende des 18. Jahrhunderts finden wir als Schullehrer und Mesner einen Adam Denz, der auch nach Einführung der Schulpflicht bis 1819 in Hörzhausen tätig war.

## Schulpflicht in Bayern ab 1802

Die moderne Schulgeschichte beginnt in Bayern mit dem Jahr 1802: Die allgemeine Schulpflicht wird eingeführt, die Schule damit praktisch verstaatlicht. Schulpflichtig waren nun alle Knaben und Mädchen von 6 bis 12 Jahren, für den Schulbesuch musste Schulgeld bezahlt werden. Der Schulsprengel von Hörzhausen umfasste das Pfarrdorf Hörzhausen und die Ortschaft Halsbach. Kinder aus dem Gut Mantelberg mussten nach Schrobenhausen in die Schule. Alle Hörzhausener Kinder waren katholisch.

Spätestens mit dem Gemeindeedikt von 1818 waren die Gemeinden für die Organisation

und den Betrieb der Volksschulen in ihrem Gebiet verantwortlich.

Die Schulen werden als **Volksschulen**, auch als **Elementarschulen** oder als **Werktagsschulen** bezeichnet,

### **Sonntags- und Feiertagsschulen 1803**

Im Jahr 1803 wurde die Schulpflicht ergänzt: Es wurden Sonn- und Feiertagsschulen eingeführt, die Schule fand nur an Sonn- und Feiertagen statt, oft direkt nach dem Gottesdienst, die Schulpflicht bestand vom 12. bis zum 18. Lebensjahr.

*„In unserer Verordnung vom 23ten December vorigen Jahrs haben Wir nur sechs Jahre zum ordentlichen Schulbesuche bestimmt, um den Aeltern ihre Kinder für die nothwendigen Feld- und häuslichen Arbeiten nicht zu lange zu entziehen. Indessen werden vernünftige Aeltern selbst einsehen, daß in einem Zeitraume von sechs Jahren nur das Nothwendigste gelehrt werden könne; daß das Gelernte, wenn aller Unterricht mit dem zwölften Jahre aufhöret, größtentheils wieder vergessen werde; und daß endlich besonders die moralische Ausbildung in diesen Jahren nicht vollendet werden könne.“*

### **Schulprüfung 1804**

Ein sehr ungewöhnlicher Fund, der nur möglich war, weil zahlreiche alte Zeitungsbände und Zeitschriften inzwischen digitalisiert sind und gut durchsucht werden können. Im Jahr 1804 findet in Hörzhausen eine Schulprüfung statt, ein Bericht dazu findet sich im „Kurpfalzbaierischen Münchner Wochenblatt“ im Jahr 1804. Wir bringen den Text hier wörtlich, weil auch die Sprache ein Licht auf die damalige Zeit wirft:

#### ***„Schulprüfung zu Hörzhausen 1804***

*Am verflossenen Pfingstmontage war zu Hörzhausen im kurfl. Landgerichte Schrobenhausen, und im Ober-Schulkommissariats-Bezirk München die erste Prüfung und Preisvertheilung der dortigen Elementar- und Feiertags-Schule, welche der würdige Ortspfarrer Georg Wurm, ganz auf seine Kosten, und auf eine Weise hielt, welche in der ganzen Gegend eine für das Schulwesen sehr günstige Sensation machte.*

*Es waren außer den Herren Pfarrern der Gegend die Aeltern und Anverwandten von mehr als 60 Werktags- und Feiertagsschülern und überhaupt eine große Volksmenge in der Pfarrkirche, wo die Feyerlichkeit vor sich gieng, versammelt. Die Prüfung dauerte 2 Stunden und fiel über alle Erwartung gut aus. Die Gegenstände waren: Christenthum, Sittenlehre, Lese-, Schreib und Rechenkunst und nützliche Kenntnisse. Im Kopfrechnen löseten besonders die Feyertagsschüler und Schülerinnen schwere Aufgaben und alle Aeltern freuten sich sichtbar über die vielen schönen und nur aufs praktische Leben beschränkten Sachen, welche ihre Knaben und Mädchen in der Hörzhauser Schule lernten.*

*Die Preisevertheilung gieng nach einer vom Herrn Pfarrer Wurm gehaltenen zweckmäßigen Rede unter Trompeten- und Paukenschall vor sich. Die Preise bestanden in silbernen Münzen an Bändern und in lauter gut gewählten, nützlichen Büchern. Bey der Austheilung eines jeden Preises wurden einige auf den Schüler oder die Schülerinn passende Reime abgelesen, welche sich nicht durch Poesie, sondern durch Herzlichkeit, Popularität und die Wirkung auszeichneten, daß fast alle Aeltern und Kinder Freudenthränen weinten.*

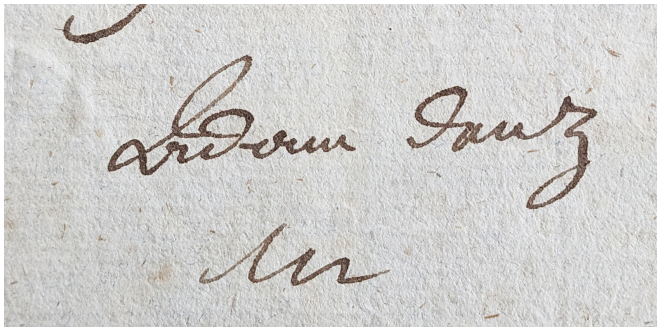
*Nach der Preisevertheilung hieng Pfarrer Wurm dem (erst von ihm gebildeten und immer unterstützten) alten Ortsschullehrer einen vergoldeten grissen Thaler mit einem seidenen Bande an und beschloß das Kinder- und Aelternfest mit feyerlicher Absingung des Herr Gott dich loben wir!“*

Dieser euphorische Bericht sollte nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Einführung der Schulpflicht in der Regel mit großen Problemen verbunden war: Die Pfarrer mussten Listen der Schulpflichtigen erstellen, die Bauern Schulgeld zahlen. Die Schulpflicht wurde von der bäuerlichen Bevölkerung auch deshalb oft skeptisch beurteilt, weil Kinder schon früh auf dem Hof mitarbeiten mussten. Um das auch weiterhin zu ermöglichen, gab es zahlreiche Sonderbestimmungen. Bis Schule und Schulunterricht flächendeckend den gestellten Ansprüchen genügte, dauerte es noch viele Jahre.

## **Lehrer und Schulräume**

Eines der drängendsten Probleme waren die Unterrichtsräume. Schulunterricht hatte ja auf Dörfern bisher meist in den Räumen des Mesners stattgefunden, diese Räume waren nach der Einführung der Schulpflicht zu klein. So wird das schöne Bild der musterhaften Schulprüfung getrübt vom Bericht des Hörzhausener Lehrers Adam Denz aus dem Jahr 1809. Er schreibt bezüglich des Schulhauses:

*„Das alte Mesner- und Schulhaus ist ganz baufällig und völlig unbewohnbar, und wird dermal aus Gefälligkeit des Wirths die Schule in dessen Nebenhaus bis zum Verkauf gehalten, wo ein kerkerähnliches Zimmer ohne Apparat [hier gemeint wohl „Ausstattung“] und sonstiger Nothwendigkeit zum Lehrzimmer dient.“*

A photograph of a handwritten signature in cursive script on aged, slightly textured paper. The signature reads "Adam Denz" in a fluid, connected hand. Below the name, there is a smaller, less distinct signature or mark.

*Unterschrift des Lehrers Adam Denz*

Adam Denz stirbt im Jahr 1819. Nachfolger wird als Lehrer und Mesner ab November 1820 Joseph Weichselbaumer. Er wurde im Jahr 1797 in Hohenwart geboren und Hörzhausen ist seine erste Stelle. Als „Befähigungs-Note“ wird gut angegeben, eine eher bescheidene Note, denn die Notenstufen lauten: ausgezeichnet, vorzüglich, sehr gut, gut, mittelmäßig und notdürftig. Auch „sittlicher Wandel und Fleiß“ werden mit gut beurteilt.

Joseph Weichselbaumer bleibt 38 Jahre lang Lehrer und Mesner in Hörzhausen, im Jahr 1858 tritt er wohl aus gesundheitlichen Gründen. Kein Lehrer konnte im weiteren Verlauf des 19. Jahrhunderts auch nur annähernd auf eine so lange Dienstzeit zurückblicken.

## **Ältestes Zensur-Buch von 1820**

Die Leistungen der Schüler wurden benotet, die Noten in „Zensurbüchern“ festgehalten. Für Hörzhausen ist ein sehr frühes Zensurbuch aus dem Jahr 1820 erhalten. Wir zeigen hier eine Seite für den Schüler „Raichl Michael, 10 Jahre und 8 Monate alt, geboren in Hörzhausen, Sohn eines 1/4 Gütlers“.



– *Recht(schreiben)*

– *Aufsätze*

*Rechnen*

– *mündlich*

– *schriftlich*

*Nützl(iche) Kenntnisse*

*Sittliches Betragen*

Es handelt sich hier also um ein hervorragendes Zeugnis, die meisten Schüler konnten sich wohl nicht mit Michael Raichl messen.

## **Neues Hörzhausener Schulhaus 1821**

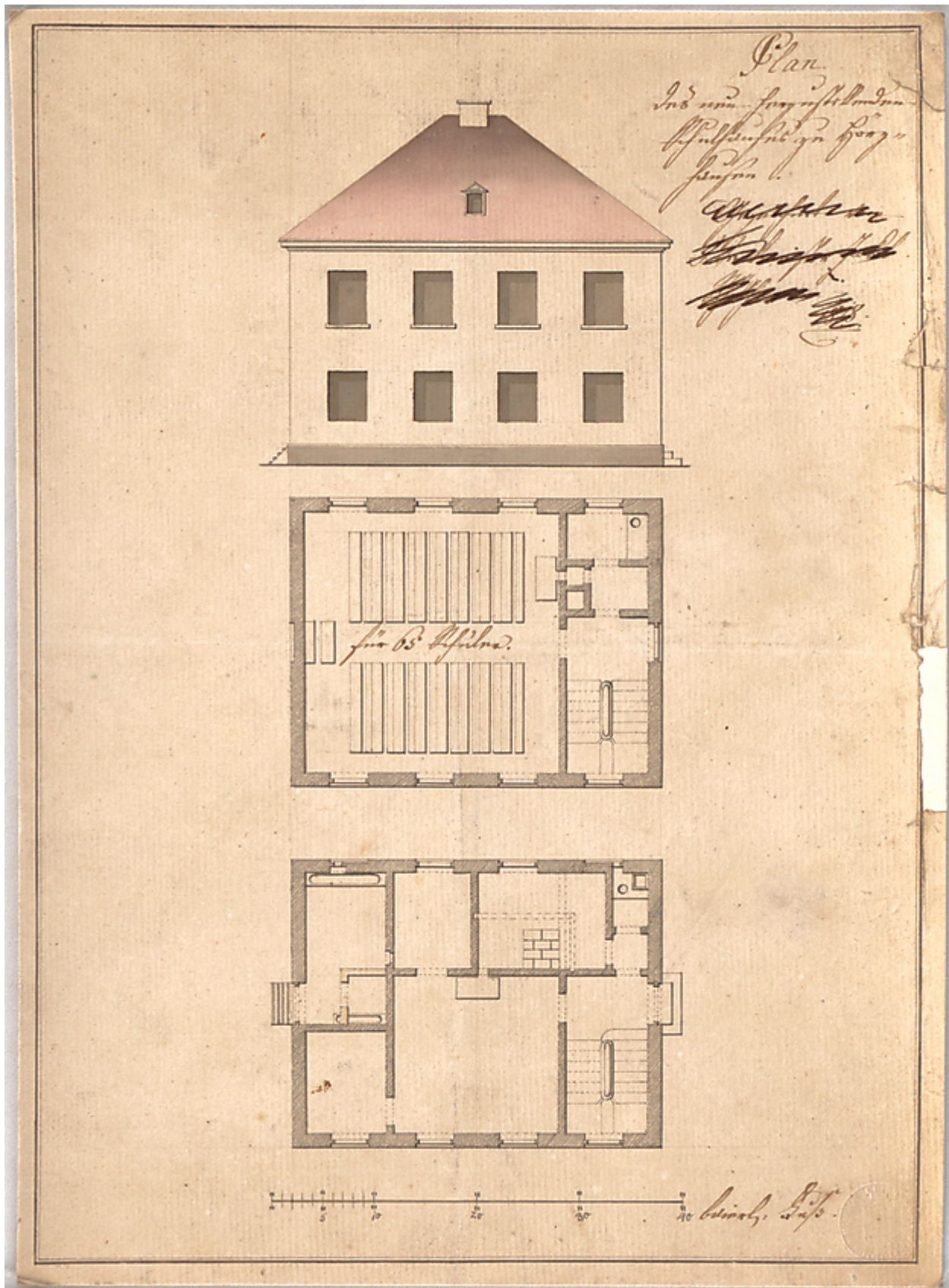
Eines mit der Schulpflicht verbundenen Probleme waren fehlende Schulhäuser. Nicht selten hatte ursprünglich die Schule im Haus des Mesners stattgefunden, doch das war nun zu klein. Für die Organisation der Schule war die Gemeinde zuständig, sie konnte aber, wenn der Lehrer auch kirchliche Dienste ausführte, die Kirchenstiftungen beteiligen. Der Hörzhausener Lehrer war zugleich Mesner, so konnten die Kosten aufgeteilt werden. Der Bericht der „Special-Schul-Statistik“ von 1833:

*„Das Schulhaus wurde im Jahre 1821 nach Vorlage und Genehmigung des Planes neu erbaut, hat eine freundliche Lage und entspricht vollkommen seinem Zwecke. Zu ebener Erde wohnt der Lehrer und im ersten Stocke ist das Lehrzimmer.“*

Und weiter:

*„Das Schul- und Mesnerhaus wurde im Jahre 1821 mit hoher Genehmigung der k[öniglichen] Regierung neu erbaut. An den darauf verwendeten Auslagen bezahlte die Pfarrkirchenstiftung 3/4 und die Gemeinde 1/4. Alle Reparaturen tragen Kirche und Gemeinde jetzt gleichtheilig mit einander, so daß Bau und Unterhaltungspflicht des Schul- und Mesnerhauses vollkommen liquid gestellt ist.“*

Im Plan vermerkt: „für 65 Schüler“. Man hatte also mit einer leichten Zunahme der Schülerzahl gerechnet.



„Plan des neu herzustellenden Schulhauses zu Hörzhausen“ von Johann Michael Voit (Architekturmuseum der TU München). Ob dieser Plan genauso verwirklicht wurde, bleibt unklar, denn es gibt

keine Außenansichten dieses alten Schulhauses.

Link zum Plan:

[Schulhaus: Grundrisse, Ansicht | bavarikon](#)

Rechte: CC BY-NC-ND 4.0

## Werktagsschule Hörzhausen 1833

Die Schulstatistik von 1833 gibt weitere sehr genaue Informationen zum Schulwesen in Hörzhausen. Es gab 55 Werktagsschüler, 42 Schüler aus Hörzhausen und 13 aus Halsbach. Dafür war nur ein Lehrer angestellt, also fand Unterricht von 6 Jahrgängen zur gleichen Zeit in einer Klasse statt. Vergleiche zeigen, dass es zu dieser Zeit an einzelnen Schulen auch Klassen mit bis zu 80 Schülern gab.

*„Da nur ein Lehrer vorhanden ist, so ist eine Theilung der Knaben und Mädchen für besondere Schulstunden nicht denkbar. Dagegen ist jedes Geschlecht separirt auf einer Seite. Die Klassen und Abtheilungen unterscheiden sich von je zwei zu zwei Jahren, so daß die Werktagsschule 3 Klassen hat, von welcher immer eine den Unterricht erhält, während die anderen mit anderen Arbeiten beschäftigt werden. Der Lehrplan für Elementarschulen von 1806 wird genau eingehalten, und nach den verschiedenen Altersstufen werden die Schüler in den sie treffenden Gegenständen unterrichtet.“*

## Sonntagsschule Hörzhausen 1833

Die Sonn- und Feiertagsschule besuchen insgesamt 42 Schüler und Schülerinnen. Aus der Schulstatistik:

*„Obwohl die Abtheilung der Sonntagsschüler nach Geschlechtern sehr erwünschbar wäre, so kann sie doch aus Mangel an Zeit nicht stattfinden wegen des Gottesdienstes und des Religionsunterrichtes, indem die Schulzeit für jedes Geschlecht dann zu sehr abgekürzt und somit der ausgedehnte Unterricht beschränkt würde. „*

## **Besoldung des Lehrers und Mesners 1833**

Von seinem reinen Lehrergehalt hätte ein Dorfschullehrer kaum leben können. Der Beruf des Lehrers war hier meist mit der Aufgabe des Mesners verbunden, der wiederum als „Cantor und Organist“ diente, also für die Kirchenmusik zuständig war. Der Hörzhausener Lehrer war außerdem Gemeindeschreiber.

Im Jahr 1833 wird eine „Fassion“ erstellt, ein sehr detailliertes Einkünfteverzeichnis des Hörzhausener Lehrers. Auf den ersten Blick übersichtlich, erweisen sich die Einkunftsverhältnisse bei näherem Hinsehen als sehr komplex.

Das Gesamteinkommen des Lehrers und Mesners beträgt 278 Gulden.

Die Einkünfte bestehen aus verschiedenen Positionen (alle Geldwerte wurden auf ganze Gulden abgerundet):

### **Einkünfte als Lehrer: 133 Gulden**

Haupteinnahme des Lehrers ist das Schulgeld, das von den Eltern für jeden Schüler bezahlt werden muss. Es ist von der Schülerzahl abhängig und wurde für die Fassion nach dem 10-jährigen Durchschnitt mit 109 Gulden berechnet. Die Lehrerwohnung ist frei und wird mit 15 Gulden angesetzt. Die Dienstgründe des Lehrers und Mesners umfassen 8 Tagwerk, sind teils Wiesen, teils Äcker und werden vom Lehrer selbst bewirtschaftet, dafür wird ein Einkommen von 9 Gulden vorgetragen.

### **Einkünfte als Mesner: 142 Gulden**

Einkünfte als Mesner bestehen zunächst aus fixen Einkünften: so erhält er jährlich für seine Mesnertätigkeit 12 und als Cantor und Organist jährlich 10 Gulden. Daneben hat er Anspruch auf eine Reihe von Naturalien, die von alters her von verschiedenen Bauern oder Höfen geleistet werden mussten, so 3 Scheffel Korn, 41 Lütgarben (für das Läuten der Kirchenglocken), daneben Kirchtrachtkorn, Brot, Mehl und Eier. Ein Teil der Naturalien war wohl in eine Geldabgabe umgewandelt, ein Teil davon war noch als Naturalabgabe fällig. Der größte Einzelposten besteht aus dem Ertrag von Gebühren, vor allem für Hochzeiten und Taufen, er wurde nach dem 10-jährigen Durchschnitt ermittelt und mit 52 Gulden angesetzt.

### **Einkünfte als Gemeindeschreiber: 3 Gulden**

Der Lehrer hat als Gemeindeschreiber ein fixes Gehalt von 3 Gulden pro Jahr.

Das Gehalt des Hörzhausener Lehrers in Höhe von 278 Gulden war nicht hoch, doch konnte eine Familie damit ihren Lebensunterhalt knapp bestreiten. Zum Vergleich: Die Hörzhausener Pfarrerstelle wurde 1831 mit Einkünften in Höhe von 722 Gulden ausgeschrieben.

## **Geistliche Schulaufsicht**

Die Schulen waren nun zwar eine staatlich-gemeindliche Angelegenheit, doch wurden der Kirche zahlreiche Zugeständnisse gemacht. So lag die Schulaufsicht in geistlicher Hand. Die Schulaufsicht vor Ort übte die Lokalschul-Inspektion aus. Mitglieder waren der Vorsteher („Bürgermeister“) und zwei Mitglieder des Gemeindevorstandes („Gemeinderats“), den Vorsitz hatte der örtliche Pfarrer, der **Lokalschul-Inspektor**. Seine Aufgabe war nicht nur die Erfassung der Schulpflichtigen nach den Geburtsregistern, er sollte sich auch um die Verbesserung der Schulen und der Schulverhältnisse allgemein kümmern. Er erteilte gleichzeitig den Religionsunterricht und führte die jährliche Prüfung der Lehrer durch.

Dem Lokalschul-Inspektor – der gemeindlich-kirchlichen Aufsicht – übergeordnet war der **Distriktsschul-Inspektor**, der für die „staatliche Schulaufsicht“ zuständig war, vergleichbar mit dem heutigen Schulamt. Er war ebenfalls fast ausschließlich ein Pfarrer führte jährlich Schulprüfungen vor Ort durch.

Die Lehrer waren damit nicht nur fachlich, sondern auch hinsichtlich ihres sittlichen, staatsbürgerlichen und politischen Verhaltens der Kontrolle der Geistlichkeit unterstellt.

Im Verlauf des 19. Jahrhunderts nahmen die Konflikte zwischen den Lehrern, die nicht selten „liberal“ gesinnt waren, und der „konservativen“ geistlichen Schulaufsicht vielfach zu. Die geistliche Schulaufsicht wurde in Bayern erst im Verlauf der Revolution nach dem Ende des Weltkriegs und dem Ende der Monarchie im Jahr 1919 aufgehoben.

Schrobenhausen am 25. Januar 1855

Die Königl. Bayerische  
Distrikts-Schulen-Inspektion  
SCHROBENHAUSEN

an  
H. A. Lokalschulinspektion Hörzhausen.

Dienste bezug. Geführte  
in H. A. Lokalschulinspektion Hörzhausen.  
Dienste bezug. Geführte  
Schuljahr 1854/55. Auf Befehl Seiner Majestät des Königs  
Ludwig I. von Bayern, Ministerpräsident, in Ausführung zu bringen.

Beeindruckender Briefkopf aus dem Jahr 1855: Schreiben der Distrikts-Schulen-Inspektion an die Lokalschulinspektion Hörzhausen wegen eines Lehrbuchs zur bayerischen Geschichte

## Schulentlassungs-Zeugnisse

Am Ende der Schulzeit gab es wie heute Schulentlassungs-Zeugnisse. Das Stadtarchiv hat eine Sammlung alter Zeugnisse, hier ein Entlassungszeugnis aus der Hörzhausener Feiertagsschule aus dem Jahr 1855, mit dem zugleich die Schulpflicht beendet war. Entlassungs-Zeugnisse waren nicht nur Erinnerungsstücke, sondern wichtig für den weiteren Lebensweg, zum Beispiel konnte niemand heiraten, der nicht die Schulpflicht hinter sich gebracht hatte.

No.

Schul District

Local Schul-Inspect. Bezirk.

Wiederholungsprüfung

Erweiterungsprüfung

# Entlassungs-Schein

aus der *Saintenburger* Schule

Wird dem *Konrad Kinnemann* geboren zu *St. Leonhard* Königl. Landgericht *Wiederholungsprüfung* am 15. von *Wien* 1857. ein *Saintenburger* Schüler zu *St. Leonhard* vom 1. von *St. Leonhard* 1852 bis zum 21. von *Wien* 1855. mit *guter* *Ergebnis* *bestanden*, und in *Entlassungs-Prüfung* mit *guter* *Ergebnis* *bestanden* hat, *personlich* *von* *selbst* *zur* *guten* *Prüfung* *pflichtig*, *vor* *dem* *ins* *bestanden* *zur* *Erweiterung* *folgenden* *einzelnen* *Prüfungen* *Wiederholungsprüfung*.

Geistesgaben.	<i>gute</i>	Rechtschreiben	<i>gut</i>
Schulbesuch	<i>ununterbrochen</i>	Schriftliche Aufsätze	<i>mittelmäßig</i>
Sittliches Betragen	<i>gutes</i>	Rechnen.	<i>gut</i>
Religiöses. Kenntnisse.	<i>gute</i>	Gemeinnütz. Kenntnisse.	<i>gute</i>
Lesen.	<i>gut</i>	Gedächtniss. Uebungen.	<i>gute</i>
Schönschreiben.	<i>gut</i>		

*Gegeben* *Erweiterungsprüfung* am 22. von *Wien* 1855.

die Königl. Localschul-Inspection *J. S. Hofmann* *Wien* *deh* *St. Leonhard*

Schullehrer *Wassermann*

*Lehrer* *Wiederholungsprüfung* am 30. von *Wien* 1855.

durch die K. Districts-Schulen-Inspection *Wiederholungsprüfung* *J.*



*Friedrich*

## **Übertragung**

### **„Entlassungs-Schein**

*aus der Feiertags-Schule*

*Nach dem Xaver Kiermaier, geboren zu Hörzhausen kgl.[königlichen]*

*Landgerichts Schrobenuhausen am 15ten Dezbr. 1837, die*

*Feiertags-Schule zu Hörzhausen vom 1ten Juni 1850 bis zum*

*31ten Mai 1853 mit vielem Fleiße besucht und die*

*Entlassungs-Prüfung mit sehr gutem Erfolge bestanden hat,*

*so wird der selbe hiemit der gesetzl(ichen) Schul-Pflicht förmlich und*

*zwar unter Zuerkennung folgender einzelner Qualifikations*

*Noten entlassen.“*

## **Ausblick**

Die Schulchronik nach Joseph Weichselbaumer enthält zahlreiche Namen von Lehrern in Hörzhausen ... viele bleiben nur wenige, manche auch nur ein oder oder zwei Jahre.

1853 Die Schule Hörzhausen bekommt neben dem Lehrer einen „Schulgehilfen“ zugeteilt.

1877 Die Schülerzahl ist nach einem Bericht auf 90 angewachsen, das Schulhaus ist viel zu klein.

1880 Ein neues Schulhaus wird gebaut. Von diesem Schulhaus gibt es die ersten fotografischen Aufnahmen.

1904-1905 Mit Jola Lüttich ist zum ersten Mal eine Frau als Lehrerin nachgewiesen, als Hilfslehrerin.

1912 Der weitere Neubau des Schulhauses aus dem Jahr 1912 beherbergt heute den Kindergarten.

1919 Aufhebung der geistlichen Schulaufsicht.

1919 Schul- und Mesnerdienst werden in Hörzhausen getrennt.



*Kurz nach dem Neubau 1912*

## **Quellen und Literatur**

Schulakten der Schule Hörzhausen (Stadtarchiv Schrobenhausen)

Schulgeschichtliche Aufzeichnungen für die Volksschule Hörzhausen (Stadtarchiv Schrobenhausen, Kopie)

*Zwei sehr interessante Beiträge zur bayerischen Schulgeschichte im „Historischen Lexikon Bayerns“*

### ***Zur allgemeinen Schulpflicht***

[Allgemeine Schulpflicht \(1802\) – Historisches Lexikon Bayerns \(historisches-lexikon-bayerns.de\)](http://historisches-lexikon-bayerns.de)

### ***Zur geistlichen Schulaufsicht***

[Geistliche Schulaufsicht \(19./20. Jahrhundert\) – Historisches Lexikon Bayerns \(historisches-lexikon-bayerns.de\)](http://historisches-lexikon-bayerns.de)

## Bisher erschienen

[Hörzhausen \(I\): Eine Chronik entsteht](#)

[Hörzhausen \(II\): Geschichte auf einen Blick](#)

[Hörzhausen \(III\): Geschichte der Feuerwehr 1873-1900](#)

Hörzhausen (IV): Historische Ansichtskarten [hier](#)

Hörzhausen (V): Hörzhausener Schulgeschichte 1800-1850 [hier](#)

---

# Branchen in Schrobenhausen 1938: 17 Gasthöfe, drei Honighändler und ein Rossschlächter

geschrieben von Benno Bickel | 4. Mai 2026

Wer hebt schon Telefonbücher, Branchenverzeichnisse, Fahrpläne oder ähnliche Druckwerke auf, die vor allem im vordigitalen Zeitalter überaus nützlich, wenn nicht gar unentbehrlich sind, aber nach einiger Zeit ihren Gebrauchswert einbüßen? Leider sind solche Veröffentlichungen, die auch gerne zu den „Ephemera“ („nur einen Tag lang dauernd, vergänglich“) gezählt werden, oft auch von Archiven und Bibliotheken wenig oder gar nicht beachtet worden. Daher sind alte Einwohnerverzeichnisse oder zum Beispiel historische Kursbücher heute, nachdem nicht nur Sammler, sondern vor allem auch die Geschichts- und Sozialwissenschaften ihren Wert erkannt haben, gesuchte und gehütete Raritäten geworden.

Mehr und mehr Bibliotheken haben damit begonnen, glücklicherweise trotz aller Fährnisse erhalten gebliebene Stücke aus konservatorischen Gründen, aber auch, um sie breiterer und einfacherer Nutzung zugänglich zu machen, zu digitalisieren. Dank Texterkennung können auch „dicke Wälzer“ besser denn je zu den verschiedensten Zwecken ausgewertet werden, wovon zum Beispiel gerne [Familienforscher](#) Gebrauch machen.

Nun zählt Deutschland nicht unbedingt zu den Vorreitern der Digitalisierung historischer Druckwerke, und so wird man bei Recherchen häufig erst im Ausland fündig. Die kleine Kostbarkeit, die in diesem Beitrag vorgestellt wird, stammt aus

der [Śląska Biblioteka Cyfrowa](#) (ŚBC), der Schlesischen Digitalen Bibliothek in Katowice (Kattowitz). Im Jahre 1938 erschien das Deutsche Reichs-Adressbuch für Industrie, Gewerbe und Handel in seiner 36. Ausgabe. Im ersten Band der mehrere tausend Seiten umfassenden Zusammenstellung finden sich alphabetisch geordnet die Gemeinden Bayerns. Nach einem festen Branchen-Schema geordnet, verzeichnen die dicht bedruckten Seiten Namen, gegebenenfalls Telefonnummer (Abkürzung F) und Postscheck-Konto (Abkürzung Ps), manchmal auch die Straße des Geschäftsinhabers, Handwerkers, Freiberuflichen etc.

Wir veröffentlichen hier auszugsweise die Angaben, die in diesem Branchenbuch über die Stadt Schrobenhausen und die Gemeinden des Landkreises, damals noch Bezirksamt Schrobenhausen, verzeichnet sind. Es sind nicht alle Gemeinden des Altlandkreises aufgenommen. Ob dies mangels Informationen oder aus anderen Gründen geschah, lässt sich nicht nachvollziehen.



*Schrobenhausener Geschäfte einst: Marktplatz mit der „Zeil“ (Sammlung Bickel)*






Schon ein erster Blick auf das Schrobenhausener Verzeichnis offenbart eine vergangene Welt, die von der heutigen Wirtschafts- und Sozialstruktur sehr weit entfernt ist. Manche Namen von Händlern, Handwerkern oder Gastwirten sind auch heute noch ein Begriff, andere sind längst vergessen. An Branchen finden wir unter vielen weiteren:

- 17 Gasthöfe und Restaurationen
- 13 Kolonialwaren und 4 Gemischtwarenhändler
- 12 Schuhmacher
- 11 Bäckereien und 11 Metzgereien
- 5 Sattler
- 7 Schneider
- 5 Viehhändler
- 5 Eisen- und Stahlwarenhandlungen
- 4 Brauereien
- 4 Friseure
- 3 Konditoreien
- 3 Rechtsanwälte
- 3 Honighandlungen
- 1 Rossschlächter

Zudem finden sich in dem Verzeichnis heute weitgehend vergessene Handweke wie [Gürtler](#), [Seiler](#) und [Gerber](#).








Die im Branchenverzeichnis vom 1938 enthaltenen Gemeinden des [Altlandlandkreises Schrobenhausen](#):

<b>ADELSHAUSEN.</b> Gemeinde. Reg.-Bez. Oberbayern, Bez.-Amt u. Amtsg. Schrobenhausen, Landg. Augsburg. 530 Einwohner.  (4,5 km) Reichertshofen    Pobenhausen. Kath.  <b>Bankgeschäfte.</b> *Darlehnskassen- verein EGmH.	<b>Baugeschäfte.</b> Lutz, Joh. <b>Gasthöfe.</b> Glöckl, F. – Grabmaier, O. <b>Gemischtwaren.</b> Hufnagel, J. - Pichler, G. <b>Schmiede.</b> Wittmann, M. <b>Schneider.</b> Unger, A. <b>Schuhmacher.</b> Priller, Joh.
--	--

**ARESING.** Gemeinde. Reg.-Bezirk Oberbay., Bez.-Amt u. Amtsger. Schrobenhausen, Landg. Augsburg. 693 Einw.  (4 km)  Schrobenhausen  Kath.   
**Bäcker.** Kalteneger.  
**Bank.** \*Darlehnskassenverein, EGmuH.  
**Fleischer.** Haut, A. – Schweiger, S.  
**Gasthöfe.** Haut, A. – Schweiger, S. – Wittmann, Jakob.  
**Gemischtwaren.** Fenzl, J. – Kaltenegger, Leonh. – Maier.  
**Mühlen.** Ottilinger, P. – Weihard, J.  
**Sägewerke.** Limmer, J. – Weihard, J.  
**Schmiede.** Gamperl, J.  
**Schneider.** Müller, Gg. – Spielberger, J.  
**Schuhmacher.** Assenbrunner, Frz. – Stemmer, K.  
**Stellmacher.** Halser, Josef.  
**Tischler.** Köthe, J. – Müller, P.  
**Ziegeleien.** Redl, Johann, № 141.

**BERG** im Gau. Gemeinde (dazu-  
geh. Alteneich, Dettenhofen, Dirsch-  
hofen, Eppertshofen, Lamperts-  
hofen, Oberarnbach, Obergrasheim,  
Siefhofen, Stengelheim, Unter-

grasheim). Reg.-Bez. Oberbayern,  
Bez.-Amt und Amtsger. Schroben-  
hausen, Landg. Augsburg. 1194  
Einw.  (5 km) Edelshausen   
  Langenmoosen. Kath 

**Bank.** \*Berg im Gauer Spar- u.  
Darlehnskassenverein, EGmuH, Ps  
37678 Mü.

**Futtermittel.** Grünwald, Joh. (i.  
S.),  $\text{K}$  10.

**Gasthöfe.** Bauch (i. O.) – Bitter-  
wolf, Chr. (i. St.) [ $\text{K}$  Neuburg  
a. d. D. 159] – Mayr, G. – Ottin-  
ger, Jos. – Schaller – Winter.

**Gemischwaren.** Mayer, K. –  
Mayr, M. – Schaller.

**Hebammen.** Detter, Veronika.

**Kartoffelgrosshdlg.** Bitterwolf,  
Chr. (i. St.) [ $\text{K}$  Neuburg a. d.  
Donau 159] – Grünwald, Joh.,  $\text{K}$  10





**Molkerelen.** \*Milchverwertungsge-  
nossenschaft Stengelheim u. Umg.  
EGmuH (i. St.).

**Schmiede.** Polzmacher – Schiessl,  
J. (i. D.),  $\text{K}$  8 – Sperl, L.

**Schuhmacher.** Direktor, M. –  
Reiter – Trauner, Peter.

**Stellmacher.** Schmidl, G. –  
Schiessl, Joh. (i. D.),  $\text{K}$  8.

**Tischler.** Bichler, J.

**BRUNNEN.** Gemeinde (dazugeh. Niederarnbach). Reg.-Bez. Oberbayern, Bz.-Amt u. Amtsg. Schrobenhausen, Landg. Neuburg a. D. 769 Einw.  Nieder-Arnach, Str. Augsburg-Ingolstadt   Nieder-Arnach. 2 kath. 

**Bäcker.** Kopold, J.,  $\mathcal{R}$  16.

**Bank.** \*Darlehnskassenverein, EGmbH.

**Fuhrwesen (Auto-).** Dietrich, J. (i. N.),  $\mathcal{R}$  1.

**Gasthöfe.** Bahnhofsrestaurant (X. Schwarzbauer [i. N.] – Dumps, Frz. – Hirschberger, Gg. – Limmer, Adolf – Winkler, K.

**Gemischtwaren.** Herrmann, B. – Kopold, J.,  $\mathcal{R}$  16.

**Handelsleute.** Mayr, Joh.,  $\mathcal{R}$  4.

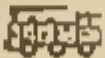
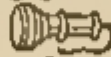



**Kartoffelgrosshandlg.** Wenger, A.,  $\mathcal{R}$  15.

**Landesprodukte.** Reindl, Gg.,  $\mathcal{R}$  9, Ps 36698 Mü. – Schwarzbauer, Xav. (i. N.),  $\mathcal{R}$  6 – Seitz, Anton.

**Schmiede.** Reischl, J. – Steinhäuser, J.

**Stellmacher.** Ahle, Jos.

**Tischler.** Kogold, Christian.

**EDELSHAUSEN.** Gemeinde (dazugeh. Gaishof, Linden). Reg.-Bez. Oberbayern, Bez.-Amt und Amtsg. Schrobenhausen, Landg. Augsburg. 478 Einw.  Strecke Ingolstadt–Augsburg  Schrobenhausen   Kath. 

**Bäcker.** Mayr.

**Bankgeschäfte.** \*Spar- und Darlehenskassenverein EGmbH.

**Baugeschäfte.** Michael, Walter.

**Elektr. Zentralanl.** \*Elektrizitäts-Genossenschaft E.-Linden EGmbH.

**Fahrradhdlg.** Stegmeier, Ludw.

**Gasthöfe.** Buchberger – Buchbart – Frinzi – Kothmeir.

**Gemischtwar.** Mayer – Mayinger.

**Sägewerke.** Buchhart, Al., K 82.






**Schmiede.** Stegmeier, Ludw.

**Schuhmacher.** Höss, Matthäus.

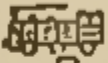


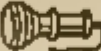
**Tischler.** Seitz, Max – Thurner, Peter (i. Lin.).

**Ziegeleien.** Buchhart, Alois, K 82.

**Zigarrengrosshandlg.** \*Haslacher Cigarren-Engros-Haus, K 79, Ps 29087 Mü.

**GEROLSBACH.** Gemeinde. Rg.-  
Bez. Oberbayern, Bez. - Amt u.  
Amtsg. Schrobenhausen, Landg.  
Neuburg. 1024 Einw.  (13 km)  
Schrobenhausen     
1 kath. .

**Aerzte.** Sträussl, Jos.  
**Bäcker.** Hinterberger, L., K 14 -  
Riess, Josef.  
**Bankgeschäfte.** \*Darlehnskassen-  
verein Gerolsbach - Siegenbach  
EGmbH, K 11.  
**Baustoffhandlg.** Betzenhofer.  
**Böttcher.** Rassl.  
**Dentisten.** Schlehuber, Hch., Ps .  
25669 Mü.  
**Flischer.** Hoiss, L. - Treiner, A.  
**Friseure.** Laumeyer, Maria - Ste-  
ger, R.  
**Gasthöfe.** Breitner, Benedikt -  
Buchberger, X. - Treiner, A.  
**Gemischtw.** Breitner, Franziska u.  
Theresie - Knorr, Theresia - Riess,  
Joh. - Sonhütter, Jos. - Stecken-  
biller, Max.  
**Klempner.** Wanner.  
**Maurermelster.** Zainer, Peter.  
**Mechaniker.** Schubert.  
**Mühlen.** Felber, Joh. - Haas, J.  
**Sägewerke.** Felber, Joh.  
**Sattler.** Hechtl, J.  
**Schmiede.** Lechenbauer.  
**Schneider.** Fischer, Gg. - Schwarz-  
bauer - Zeindl, J.  
**Schuhmacher.** Menzinger, Jos. -  
Schmid.  
**Sellereien.** Burger, J.  
**Stellmacher.** Sonhüter, Josef -  
Sonhüter, Michl.  
**Tischler.** Lugmair - Salvamoser  
- Schrems, J.  
**Uhrmacher.** Langreiter, Jos.

**GRIMOLZHAUSEN.** Gemeinde,  
Reg.-Bez. Oberbayern, Bez.-Amt  
u. Amtsg. Schrobenhausen, Ldg.  
Neuburg a. D. 464 Einw.   
(10 km) Schrobenhausen    
Sandizell  Pöttmes.

**Bankgeschäfte.** \*Spar- und Dar-  
lehnskasse, EGmuH.

**Dreschmaschinenverleih.** \*Dresch-  
genossenschaft EGmbH.

**Gasthöfe.** Kaierle – Mayer – Modl-  
meier.

**Gemischtwaren.** Lämmle – Wigl.

**Landesprodukte.** Mühlpointner,  
Simon,  $\mathcal{R}$  49.


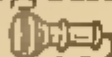
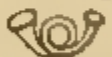


**Müh'len.** Spies. P.

**Schmiede.** Hell, Peter.

**Schuhmacher.** Zinsmeister.

**Stellmacher.** Michl, Math.

**Tischler.** Pongratz, Josef.

**HÖRZHAUSEN.** Gemeinde.  
Reg.-Bez. Oberbayern, Bez.-Amt,  
Amtsger. Schrobenhausen, Landg.  
Augsburg. 591 Einw.  Strecke  
Augsburg-Regensburg (♂ Schro-  
benhausen)  Schrobenhausen  
  Kath. 

*Bäcker.* Müller, Ludwig.

*Bank.* \*Darlehnskassen-Verein EGmbH

*Fahrradhdlg.* Treffer, Xaver.

*Gasthöfe.* Binzer – Manhart – Rupp.

*Gemischtwaren.* Müller, J. –  
Treffer.

*Käsefabr.* Leinauer, M.

*Mühlen u. Sägewerke.* \*Heggen-  
staller, Mühle u. Sägewerk, Hans,  
K 103, Ps 36830 Mü.

*Sattler.* Koch, Johann.

*Schmiede.* Eberle, Johann.

*Schnelder.* Ziegler, Georg.

*Schuhmacher.* Denz, Joh. – Fleisch-  
mann, Frz. – Holzapfel, L.

*Stellmacher.* Baumann, K.

*Tischler.* Denz, P.

**HOHENWART** bei Schrobenhausen. Gemeinde. Reg.-Bezirk Oberbayern, Bez.-Amt und Amtsgericht Schrobenhausen, Landger. Augsburg. HK München. 987 Einw.  (12 km) Schrobenhausen  Pfaffenhofen-H.-Schrobenhausen.    Kath.  Taubstummenanstalt.

*Bürgermeister: Georg Schwaier.*

*Krankenhaus: Bezirks-.*

*Feuerwehr. Freiwillige: Andr. Köpf.*

*Ärzte. Hofmiller, H. — Pointer, H., Ps 38466 Mü.*

*Zahnärzte. Dr. Hartwich, Jos.*

*Tierärzte. Dr. Steiner, J.*

*Bäcker. Bogenrieder, Gg. — Haindl, Christine — Kaiser, Gg. — Seywerd, Maria — Weichart, Joh.*

*Bankgeschäfte. \*Darlehnskassenverein, EGmuH, K 17 — Stadtspar-kasse Schrobenhausen (Zwgn.).*

*Baugeschäfte. Lachemeier, Jos — Thaller, Gg., K 4.*

*Bierbrauereien. Hiesinger, Gg., K 1.*

*Böttcher. Höpp, Bernh.*

*Buchblinder. Schwaiger, Joh.*

*Buchdruckerelen. Burzler, Jos., K 31.*

*Elektr. Installationen. Schwaier, Gg., K 32.*

**MÜHLRIED.** Gemeinde. Rg.-Bz.  
Oberbayern, Bez.-Amt u. Amtsger.  
Schrobenhausen, Landger. Augs-  
burg. 680 Einw.  (2,8 km)   
  Schrobenhausen. Kath.   
**Bankgeschäfte.** Darlehnskassen-  
Verein Mühlried.  
**Betonwerksteinfabr.** \*Kunststein-  
werke Schrobenhausen GmbH.  
**Gasthöfe.** Gschössl, A.  
**Gemischtwar.** Gnad, Math. – Haas,  
G. – Kappelmeier, S. – Schneider  
Söhne, G., K 132, Ps 5383 Mü.  
**Mechaniker.** Riedl, Joh., K 146.  
**Tischler.** Liegl, Karl.

**SANDIZELL.** Gemeinde (dazugehör. Gollingkreut, Klingsmoos).  
Reg.-Bez. Oberbayern, Bez.-Amt  
u. Amtsg. Schrobenhausen, Landg.  
Augsburg. 825 Einw.  (6 km)  
Schrobenhausen  Schroben-  
hausen-Pöttmes  Schroben-  
hausen  1 kath. 

**Bäcker.** Pögl, Jakob.

**Bank.** \*Darlehnskassenverein EGmuH.

**Bierhandlung.** Golling, J.

**Brennerelen.** Gräflich von u. zu  
Sandizell'sche Brennerei,  $\mathcal{R}$  114,  
Ps 38663 Mü.

**Fleischer.** Amberger, Th. – Gerst-  
meier.

**Gasthöfe.** Amberger, Th. – Friedl  
(i. Kl.) – Gerstmeier – Wagner,  
A. (i. G.).

**Gemischwaren.** Frohnwieser, A.  
– Helfer, Johann – Pögl, A.

**Schmiede.** Wagner, Gg.

**Schuhmacher.** Kiegele, W.

**Stellmacher.** Stocker jun., Martin.

**Tischler.** Appel, P. – Baierl, M.

**WAIDHOFEN** (bei Schrobenhausen). Gemeinde (dazug. Schenkenau, Schenkengrub, Seelhof, Stadel). Reg.-Bez. Oberbayern, Bez.-Amt u. Amtsg. Schrobenhausen, Landg. Augsburg. 540 Einwohner.  (5 km) Edelshausen  Schrobenhausen  

**Bäcker.** Kreller, A. – Lang, P.

**Friseur.** Oswald, Jos.

**Gasthöfe.** Brummer, Gg. – Niest, Jos.

**Gemischtwaren.** Kreller, A. – Lang, P. – Pichler, Franziska – Schwaiger, M.

**Mühlen u. Sägewerke.** Fröhlich, L.,  $\text{Kl}$  41.

**Sattler.** Fleischmann, F.

**Schmiede.** Fischer, J. – Greppmair, W.

**Schneider.** Eberl, Jos. – Kisslinger, J.

**Schuhmacher.** Bitzl, Joh.

**Stellmacher.** Essigkrug, J. – Weber, M.

**Tischler.** Kindler, J. – Schwaiger, J.

Gemeinde Waidhofen – Branchenverzeichnis 1938

**Quelle:** Deutsches Reichs-Adressbuch für Industrie, Gewerbe und Handel. Band I: Adressen-Verzeichnis Baden. Bayern und Rheinpfalz. Hessen. Württemberg. Hohenzollern. Thüringen. 36. Ausgabe 1938. Berlin 1938 – Digitalisat: **Śląska Biblioteka Cyfrowa** – <https://sbc.org.pl/dlibra/publication/657961/edition/618941>

---

150 Jahre Paartalbahn – eine sehr kurze

# Geschichte

geschrieben von Benno Bickel | 4. Mai 2026

Die [Paartalbahn](#), die seit dem 15. Mai 1875 Augsburg über Friedberg, Aichach und Schrobenhausen mit Ingolstadt verbindet, ist heuer 150 Jahre alt geworden. In Dasing und Friedberg gab es Veranstaltungen und Ausstellungen, in Schrobenhausen ist dieses Jubiläum nicht gefeiert worden. Wie auch immer, ein Grund zurückzublicken – auch aus Schrobenhausener Sicht.

Erste Aktivitäten zum Bau der Strecke gingen bereits 1860 von Augsburg aus, doch es sollte zwölf Jahre dauern, bis die Mühen der Bürokratie und vor allem der Politik den Weg für den Baubeginn im Mai 1872 freigaben. Ein Aspekt, der für den Bahnbau sprach, war die Verbindung der Landesfestung Ingolstadt mit dem Artillerie-Schießplatz Lechfeld südlich von Augsburg. Der Schrobenhausener Stadtpfarrer und Landtagsabgeordnete Dr. Anton Schmid (1827-1881) versuchte 1863 die Kammer der Abgeordneten für eine alternative Streckenführung München – Dachau – Schrobenhausen – Ingolstadt zu gewinnen. Die Bemühungen waren vergeblich.

Der Bau der 62 km langen, eingleisigen [Hauptbahn](#) Augsburg-Hochzoll – Ingolstadt Centralbahnhof fand ohne mechanische Hilfsmittel mit Schaufel und Spitzhacke statt und dauerte dennoch vom ersten Spatenstich bis zur Eröffnung nur drei Jahre. Der Schrobenhausener Stadtmaurermeister Joseph Lenbach (1820-1887), Stiefbruder des Malers [Franz von Lenbach](#) (1836-1904), zeichnete für die Ausführung der Baulose Hörzhausen – Schrobenhausen und Schrobenhausen – Königslachen verantwortlich, übernahm sich und ging in Konkurs.

Im Eröffnungsfahrplan ab 15. Mai 1875 – der Güterverkehr hatte informell bereits am 1. Mai begonnen – umfasste das Zugangebot von Augsburg nach Ingolstadt einen beschleunigten Personenzug und drei gemischte Züge (kombinierter Personen- und Güterzug, der auf den Unterwegsbahnhöfen auch rangierte, also Güterwagen abstellte oder mitnahm). Von Ingolstadt nach Augsburg weist der Fahrplan zwei Personenzüge und zwei gemischte Züge aus. Die Fahrt im gemischten Zug von Schrobenhausen nach Ingolstadt dauerte – um ein Beispiel zu nennen – eine Stunde und 13 Minuten. Heute sind es 18 Minuten.

№ 34. Augsburg—Ingolstadt—Regensburg.										№ 35. Regensburg—Ingolstadt—Augsburg.									
Entfernung	Billetpreise			Stationen.	874	442	444	440	Entfernung	Billetpreise			Stationen.	439	441	443	875		
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.		Güt. 3ug	Post. 3ug	Post. 3ug	Post. 3ug		I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.		Post. 3ug	Post. 3ug	Post. 3ug	Güt. 3ug		
Stf. Marktspeinnige	ab	Augsburg	Augsburg <sup>1</sup>	ab	122	900	110	622	Stf. Marktspeinnige	ab	Regensburg	Regensburg <sup>8</sup>	ab	700	1285	500	822		
5	40	30	20	Hochzoll	222	908	118	628	6	50	35	25	Sinzing	709	1244	509	828		
8	65	45	30	Friedberg	221	917	130	622	—	—	—	—	Sinzing	711	1248	511	828		
16	130	85	55	Dafing	221	930	143	722	15	120	80	55	Gundelshausen	727	102	527	922		
20	160	110	70	Obergriesbach	322	938	151	721	19	155	105	65	Abbach	735	110	535	922		
26	210	140	90	Aichach <sup>2</sup>	322	948	201	721	25	200	135	85	Saal	744	119	544	922		
32	260	170	110	Rabersdorf	322	1000	213	722	—	—	—	—	n. Kelheim Nr. 37 S. 23	—	—	—	—		
42	340	225	145	Schrobenhausen <sup>3</sup>	422	1018	232	722	—	—	—	—	Saal	746	121	546	922		
53	425	285	185	Arnbach	422	1038	252	822	32	260	170	110	Ehaldorf	759	134	559	1022		
61	490	325	210	Zuchering	522	1051	306	822	40	320	215	140	Abensberg <sup>7</sup>	814	149	614	1022		
67	540	360	230	Ingolstadt Ctrb. <sup>4</sup>	522	1100	315	822	46	370	245	160	Neustadt a/D. <sup>6</sup>	829	204	629	1122		
				n. München Nr. 2 S. 5	Post. 3ug			Güt. 3ug	54	435	290	185	Münchsmünster	842	217	642	1122		
				n. Treuchting. " 1 " 2	3ug			3ug	60	480	320	205	Bohburg <sup>5</sup>	854	229	654	1122		
				n. Donaau. " 38 " 23	440			876	67	540	360	230	Manching	906	242	706	1222		
ab Ingolstadt Ctrb.	Ingolstadt Ctrb.	ab	640	1125	350	822			74	595	395	255	Ingolstadt Ctrb. <sup>4</sup>	918	254	718	1222		
8	65	45	30	Manching	653	1138	403	922	ab Ingolstadt Ctrb.	Ingolstadt Ctrb.	ab	1010	330	722	250				
14	115	75	50	Bohburg <sup>5</sup>	706	1151	416	922	6	50	35	25	Zuchering	1020	340	722	310		
21	170	115	75	Münchsmünster	717	1202	427	922	14	115	75	50	Arnbach	1036	355	810	320		
28	225	150	100	Neustadt a/D. <sup>6</sup>	734	1219	444	1022	26	210	140	90	Schrobenhausen <sup>3</sup>	1057	417	820	420		
34	275	185	120	Abensberg <sup>7</sup>	746	1231	456	1022	35	280	190	120	Rabersdorf	1113	433	826	422		
43	345	230	150	Ehaldorf	801	1246	511	1122	42	340	225	145	Aichach <sup>2</sup>	1126	446	829	522		
50	400	265	170	Saal	812	1257	522	1122	47	380	250	160	Obergriesbach	1135	455	922	522		
				n. Kelheim Nr. 37 S. 23	815	100	525	1122	52	420	280	180	Dafing	1143	503	926	522		
				Saal	828	113	538	1122	59	475	315	205	Friedberg	1158	518	920	614		
55	440	295	190	Abbach	835	120	545	1222	62	500	330	215	Hochzoll	1203	524	922	628		
59	475	315	205	Gundelshausen	850	135	620	1222	—	—	—	—	n. München Nr. 16 S. 13	1206	527	922	633		
68	545	365	235	Sinzing	851	136	621	1222	—	—	—	—	Hochzoll	1214	535	926	650		
				n. Alting Nr. 36 S. 23	900	145	642	1222	67	540	360	230	Augsburg <sup>1</sup>	—	—	—	—		
74	595	395	255	Regensburg <sup>8</sup>				1222	—	—	—	—	n. Buchloe Nr. 32 S. 21	—	—	—	—		
				n. Nürnberg Nr. 52 S. 30									n. Ulf Nr. 15 " 12						
				n. Schwandorf " 40 " 24									n. Donaauertl Nr. 31 S. 20						
				n. Passau " 53 " 33															

**Fahrplan der Paartalbahn aus dem Jahr 1876, ein Jahr nach der Eröffnung. (Sammlung Benno Bickel)**

Die Paartalbahn trug wesentlich zu einer etwas verspäteten „Gründerzeit“ bei der Industrialisierung in Schrobenhausen und Aichach bei. Ebenso profitierte die Landwirtschaft vom schnellen und preiswerten Transport auf der Schiene. Massengüter (besonders der Hauptenergieträger Kohle), Fertigprodukte (etwa Papier aus Schrobenhausen), Baumaterial und Agrarerzeugnisse konnten erstmals schnell und wirtschaftlich über große Entfernungen transportiert werden. Viele Menschen, für die Postkutschen, Carriolpost und Stellwagen jenseits ihrer finanziellen Möglichkeiten lagen, konnten sich erstmals ein Billet für eine Zugfahrt leisten.

Mit der rasanten technischen, wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts und bis zum Ersten Weltkrieg wurden die Züge auf der Paartalbahn länger und leistungsfähiger, schneller und bequemer. Nicht umsonst wird diese Epoche auch gerne als Eisenbahn-Zeitalter bezeichnet.

1920 ging die Paartalbahn wie das gesamte Streckennetz der einstigen Königlich Bayerischen Staatsbahnen auf die Deutsche Reichsbahn über. Zwischen Inflation einerseits und dem Beginn des Zweiten Weltkriegs andererseits gab es eine Reihe von Verbesserungen im Zugangebot. Den Zweiten Weltkrieg überstand die Strecke mit nur sehr geringen Schäden.

Die [Deutsche Bundesbahn](#), gegründet 1948 und aufgelöst 1993, brachte eine ganze Reihe von Modernisierungen auf den Weg. So wurde der Einsatz von Dampflokomotiven kontinuierlich verringert und 1967 beendet. Ergänzt wurden die Dampfzüge schon ab den frühen 1950er Jahren durch Schienenbusse, ab den 1960er Jahren durch Personenzüge mit Diesellokomotiven.



***Viele Jahrzehnte prägten auch auf der Paartalbahn Dampflokomotiven das Betriebsgeschehen. Lok 50 1201 im Jahre 1967 mit einem Güterzug kurz vor Schrobenhausen. (Foto: Benno Bickel)***

Hinsichtlich Zugangebot – auch im Güterverkehr – und Leistungsfähigkeit erreichte die Paartalbahn zwischen 1965 und 1975 einen Höhepunkt. Dennoch war die Strecke zwischen 1976 und 1979 akut von einer Stilllegung des Reisezugverkehrs bedroht. Das Thema bildete für vier Jahre ein großes lokales und regionales Politikum. Die Einstellung konnte verhindert werden, dennoch ging es in den 1980er Jahren mit der Paartalbahn bergab. So wurden die Bahnhöfe bzw. Haltepunkte Paar, Hörzhausen, Edelshausen, Niederarnbach und Pobenhäusen geschlossen und die Gleisanlagen der Bahnhöfe bis in den folgenden zwei Jahrzehnten bis zum Minimum der Betriebstauglichkeit abgebaut. Von 1985 bis 1996 verkehren auf dem Streckenabschnitt zwischen Aichach über Schrobenhausen nach Ingolstadt samstags keine Reisezüge, sonntags nur noch ein weitgehend nutzloses Alibi-Zugpaar am frühen Abend. Die als Ersatz eingesetzten Busse waren aufgrund der langen Fahrtzeiten nur wenig nachgefragt. Die Paartalbahn hatte ihren Tiefststand erreicht.

Ebenso geriet der einst bedeutsame Güterverkehr ist nach dem Willen der deutschen

Verkehrspolitik zunehmend in eine Abwärtsspirale und ist seit Ende der 1990er Jahre so gut wie tot. Die Durchgangsüberzüge und die Ganzzüge aus Kesselwagen mit Produkten der Ingolstädter Raffinerien verschwanden zunehmend mit der Elektrifizierung der Donautalbahn 1980, die Nahgüterzüge des Einzelwagenverkehrs, die im Bahnhof Wagen für Industrie und andere Besteller bereitgestellt und wieder abgeholt wurden, verschwanden mit der Jahrtausendwende.

Lediglich die Pfeifer Holz GmbH in Unterbernbach und die Scherm Gruppe mit dem großen Audi-Parkplatz im Karlskroner Ortsteil Probfeld besitzen heute noch einen Gleisanschluss. In Schrobenhausen hatten früher unter anderem die Papierfabrik Leinfelder, das Sägewerk Prücklmair, die BayWa (drei verschiedene Anschlüsse), die Kartoffelflocken- und Stärkefabrik (Südstärke), die Hanfröste und Ytong einen Gleisanschluss.



***Ökologisch sinnvoll, aber verkehrspolitisch nicht gewollt: Der Güterverkehr auf der Paartalbahn gehört fast völlig der Vergangenheit an. Unser Bild aus den frühen 1980er Jahren zeigt einen Durchgangsgüterzug nach Augsburg, der gerade den Schrobenhausener Bahnhof mit seinen damals noch umfangreichen Gleisanlagen passiert. (Foto: Benno Bickel)***

Mit der formalen Privatisierung der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn (neue Bundesländer) zum 1. Januar 1994 und Gründung der privatwirtschaftlich geführten, wiewohl zu 100 Prozent in Staatsbesitz befindlichen

[Deutschen Bahn AG](#) wurde die Infrastruktur – also die Gleisanlagen etc. – vom Zugbetrieb getrennt. Seit 13. Dezember 2009 fährt auf der Paartalbahn im Auftrag der „[Bayerischen Eisenbahngesellschaft](#)“ (BEG), die den Regionalverkehr in Bayern organisiert, die „[Bayerische Regiobahn](#)“. So heimatverbunden der Name auch klingt, verbirgt sich dahinter der französische Konzern „transdev“. Zum Einsatz kommen moderne Dieseltriebzüge des Typs [LINT 41/H](#) mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.

So ist heute im 150. Jubiläumsjahr ist das Angebot auf der Paartalbahn besser denn je. Vom frühen morgen bis Mitternacht verkehren die Züge zwischen Augsburg und Ingolstadt im [Studentakt](#) (Augsburg Hbf– Aichach im 30-Minuten-Takt; Augsburg Hbf – Friedberg im 15-Minuten-Takt. Die Zahl der Reisenden auf der Paartalbahn ist seit Einführung und schrittweiser Ausdehnung des Studentakts in den Nachtstunden gewaltig gestiegen, allein zwischen 2008 und 2012 um 72 Prozent. Aktuellere Zahlen werden als „Geschäftsgeheimnis“ nicht kommuniziert.

Und die Zukunft? Es gibt vage Pläne für eine Teilelektrifizierung der Paartalbahn und den Einsatz umweltfreundlicher Batterie-Triebwagen, die unter Fahrdrabt aufgeladen werden. Die gegenwärtigen Tendenzen der Verkehrs- und Umweltpolitik sprechen jedoch eher gegen das Vorhaben.



**Die Paartalbahn heute: Dieseltriebzüge der „Bayerischen Regiobahn“ im Taktverkehr.**

*Die Aufnahme vom 11. Dezember 2024 zeigt VT 320 bei der Feldwegbrücke nahe des Königslachener Weges in Schrobenhausen als Regionalbahn von Ingolstadt nach Augsburg Hbf. (Foto: Benno Bickel)*

---

## 150 Jahre Paartalbahn-Geschichte(n)

geschrieben von Benno Bickel | 4. Mai 2026

Vor 150 Jahren fuhr am 15. Mai 1875 auf der Paartalbahn der erste Zug von Augsburg nach Ingolstadt. Auch in Schrobenhausen begann damit eine neue Ära im Personen- und Güterverkehr. Preiswertes Reisen, nie gekannte Möglichkeiten, Rohstoffe, Fertigprodukte und Agrarerzeugnisse schnell und bezahlbar über lange Strecken zu transportieren. Unsere Paartalbahn-Geschichten wollen einzelne Episoden – mal Licht, mal Schatten – aus 150 Jahren herausarbeiten.

---

## Besuch in Schrobenhausen 1816 – ein sehr seltener Reisebericht

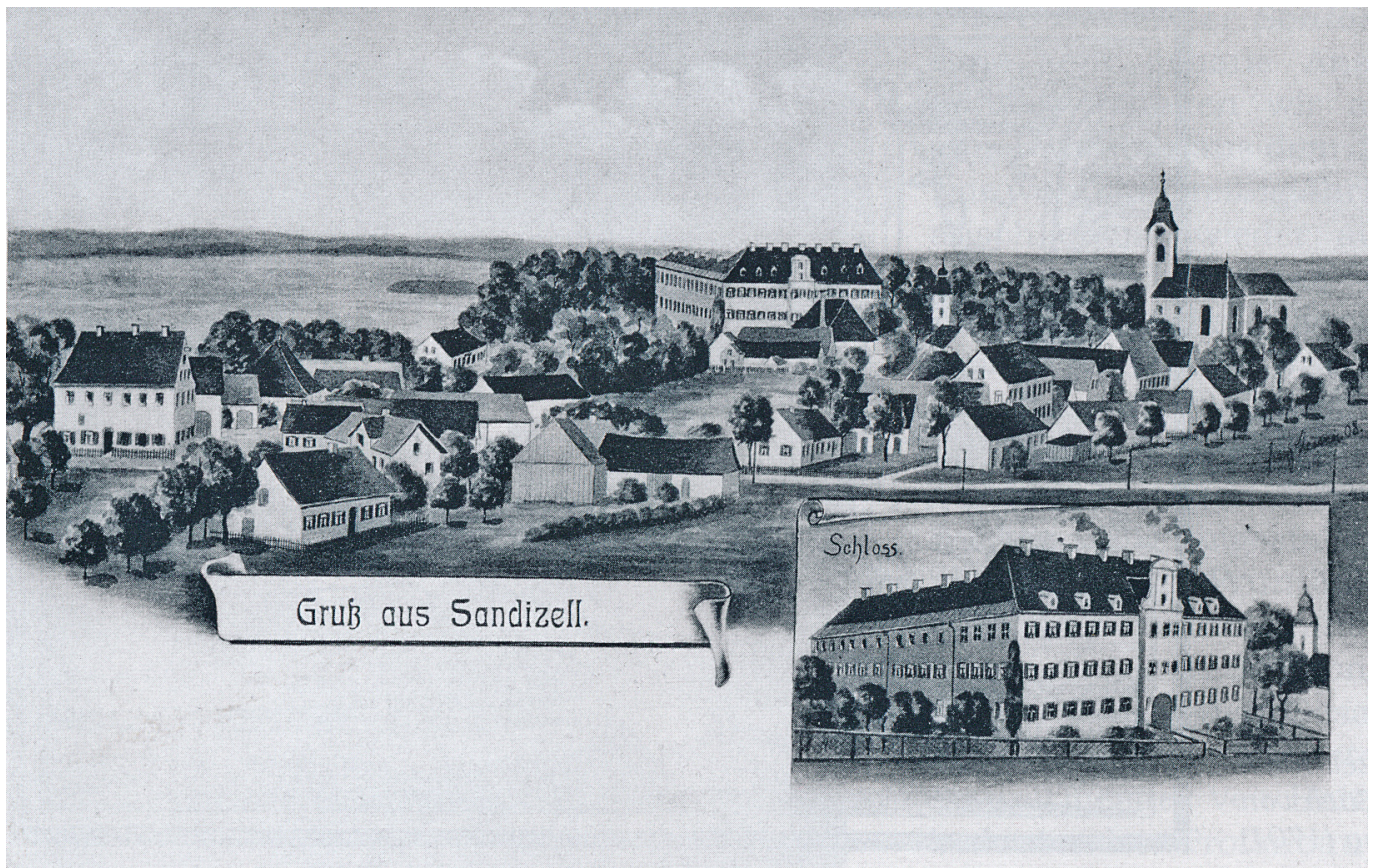
geschrieben von Benno Bickel | 4. Mai 2026

Im Mai 1816 reiste der höhere bayerische Beamte Joseph von Obernberg per Kutsche durch das Paartal und kam auch nach Schrobenhausen. Sein Bericht fällt eher zurückhaltend aus. Wesentlich mehr kann der Autor dem reizvollen Paartal und auch den umliegenden Orten abgewinnen. Reisebücher, in denen Schrobenhausen erwähnt wird, sind extrem selten.

---

## Sandizell – eine kleine Ortsgeschichte

geschrieben von Max Direktor | 4. Mai 2026



## **Sandizell – eine kleine Ortsgeschichte**

Sandizell – wegen des Schlosses und vieler Events weit und breit bekannt – kann auf eine sehr lange Geschichte zurückblicken.

Unsere Homepage hat Beiträge zu Mühlried und Hörzhausen veröffentlicht, die auf außerordentlich großes Interesse gestoßen sind.

Deswegen haben wir uns entschlossen, auch die Sandizeller Geschichte hier zu präsentieren. In der Vorplanung der 125-Jahr-Feier der Freiwilligen Feuerwehr hatte ich zugesagt, ausführliche Artikel zur Ortsgeschichte und zur Feuerwehrgeschichte für die Festschrift beizutragen – ehrenamtlich, ohne Honorar, einfach weil mich Ortsgeschichte in unserem Landkreis interessiert.

Herausgekommen sind zwei größere Beiträge, einer zur Ortsgeschichte von Sandizell, einer zur Feuerwehrgeschichte.

Der Beitrag zur Ortsgeschichte „Sandizell im Wandel der Zeit“ geht weit über den Umfang herkömmlicher Ortschroniken in Vereinsfestschriften hinaus, es wurden seinerzeit umfangreiche Recherchen angestellt, er ist – von einigen kleinen möglichen Nachträgen abgesehen – auch heute noch aktuell.

Ich besitze das Urheberrecht für diesen Beitrag und gebe ihn zur Nutzung frei, in der gleichen Weise, wie wir andere Texte freigeben, also zur privaten, nicht zur kommerziellen Nutzung.

Der Beitrag zur Feuerwehrgeschichte wird folgen.

Wir bringen den Text als PDF [hier](#).

Der Download über PC oder Tablet bringt manchmal Fehlermeldung, wir versuchen die Ursache zu finden. Download per Smartphone offensichtlich kein Problem.

## **Vorträge bei den Heimatforschern im Herbst**

Wilhelm Liebhart und Andreas Nerlich werden ihre Forschungsergebnisse zur Geschichte des Hauses Sandizell im Rahmen des Stammtisches der Heimatforscher Schrobenhausener Land in Lampertshofen präsentieren:

- Wilhelm Liebhart: Die Geschichte von Sandizell, Teil I (17. Okt. 2025)
- Andreas Nerlich: Die Geschichte von Sandizell, Teil II (7. Nov. 2025)

Nähere Informationen über diese Vorträge unter

[Familien- und Heimatforscher – offener Stammtisch für alle – Paardon: Geschichte und Kultur zwischen Paar und Donau](#)

## **Alte Publikationen zur Sandizeller Geschichte**

Es gibt eine Reihe von Publikationen, die inzwischen digital recherchiert werden können. Für unsere Region interessant die Streitsache zwischen den Freiherrn von Sandizell und den Jesuiten in Neuburg wegen der Zehnten in Langenmosen. Eine kurze Übersicht finden Sie auf unserer Homepage, nämlich [hier](#).

*Cum Adjutorio  
Altissimi*

# REFUTATIO Extrajudicialis

Salvo jure Imiſſionis & quovis alio &c.  
Actis inter Perantiquam Nobilem  
Familiam LL. Baronum de Sandizell & In-  
clytum Collegium Soc. Jeſu Neoburgi ad  
Iſtrum ratione decimarum Langenmoſen-  
ſium cum annexis, à retrò annis uſque  
ad tempus præſens Conſiliò Aulicò Mona-  
cenſi ſæpiùs pro dicta Familia ſenten-  
tante, ventilatis, penitus con-  
formis

## *Comprehendens Caſum*

*Ad Tit. 30. lib. 3. Decret. Ejusdém-  
que reſolutionem confundens, quam Auctor  
publicè, ſed incaſum aggreſſus eſt propugnare*

## Elucubrata

à Georgio Petro Francisco L. B.  
de & in Sandizell, Seren. Elect. Bav.  
Camer. & à Conſil. Reviſ.

Pro cauſa principali, & per conſequentiam  
pro manutenenda territoriali juris-  
dictione

*Die 25. Menſis Maji, Annò 1725.*

*Lateinische Publikation in der Streitsache zwischen den Freiherrn von Sandizell und den Jesuiten in Neuburg wegen der Zehnten in Langenmosen, 1725*

---

Vor 50 Jahren drohte der Paartalbahn die

# Stilllegung

geschrieben von Benno Bickel | 4. Mai 2026

Am 15. Mai 2025 jährte sich die Eröffnung der Paartalbahn zum 150. Mal. Die Strecke präsentiert sich als leistungsfähige Regionalbahn: Stundentakt Augsburg – Schrobenhausen – Ingolstadt, 30-Minuten-Takt Augsburg – Aichach, 15-Minuten-Takt Augsburg – Friedberg. Noch nie gab es auf der Paartalbahn so viele Züge wie im Jubiläumsjahr. Noch nie fuhren so viele Reisende wie heute.



*Zug der Paartalbahn im Bahnhof Schrobenhausen der frühen 1980er Jahre (Foto: Bickel)*

Das sah schon einmal ganz anders aus. Nur noch ältere Schrobenhauener erinnern sich daran, dass die einstige Deutsche Bundesbahn die Paartalbahn schon einmal stilllegen wollte. Fast 50 Jahre ist es her, dass sich dunkle Wolken über der Strecke zusammenballten. Bundesbahn-Vorstand und Verkehrspolitik hatten 1976 das Konzept eines „betriebswirtschaftlich optimalen Netzes“ ausgeheckt, und diesem sollten auch die Personenzüge auf der Paartalbahn zum Opfer fallen. Der Güterverkehr, der damals noch als wirtschaftlich galt, sollte dagegen bleiben.

In Schrobenhausen brach ein Sturm der Empörung los: Kommunale Gremien, politische Parteien, Vertreter von Industrie und Handel, Gewerkschaften und viele Bürger, die

ihren Namen auf Unterschriftenlisten zum Erhalt der Bahn setzten, meldeten massiven Protest an. Ganz besonders deutlich wurde Landrat Walter Asam (1926-2002): „Der Bundesbahn fällt jeden Tag eine andere Dummheit ein!“ echauffierte sich der langjährige Landkreis-Chef im Januar 1979 in öffentlicher Sitzung. Alfons Thoma (1917-2011), Präsident der Bundesbahndirektion München, war sehr beleidigt. Worauf denn diese „dem Unternehmen Bundesbahn abträgliche Äußerung“ zurückzuführen sei, wollte der oberste bayerische Eisenbahner wissen. Landrat Asam dachte gar nicht daran einzuknicken. „Leider muß ich im Hinblick auf meine Enttäuschung über die Pläne der Deutschen Bundesbahn (Streckenstillegung) auch heute noch zu der von mir geäußerten Bemerkung stehen“, schrieb der Landrat zurück nach München. Überdies werde sein Standpunkt von „allen Kommunalpolitikern“ mitgetragen.

Blättert man heute in alten Ausgaben der Schrobenhausener Zeitung, so erzählen allein schon die Titel der mehr als 60 Berichte und Kommentare, die zwischen 1976 und 1979 zum Thema Einstellung des Reisezugverkehrs auf der Paartalbahn erschienen, eine beredte Geschichte zwischen Hoffen und Bangen, Protest und Resignation. Eine kleine Auswahl:

- „Über 1000 Pendler melden Protest an“
- „Wir fahren mit der Bahn und wollen mit der Bahn fahren“
- „Pläne der Bundesbahn gefährden die Entwicklung Schrobenhausens“
- „Gegen die Pläne der Bundesbahn wurde viel Dampf abgelassen“
- „JU und Landjugend wenden sich gegen die Reisezugverlagerung“
- „Busse können den Bahnverkehr niemals ersetzen“
- „Industrie- und Handelskammer für den Personenzugverkehr“.

Nach drei Jahren, im Herbst 1979 war die Schlacht gewonnen. Eine ganze Reihe anderer Bahnstrecken in Bayern verloren den Personenverkehr und sind heute zur Gänze stillgelegt. Die Personenzüge auf der Paartalbahn blieben erhalten. Doch der Hader mit der Bahn begann aber bald auf's Neue: Immer mehr Stationen wurden geschlossen, so etwa Hörzhausen, Edelshausen und Niederarnbach. Diese „Salami-Taktik“ fand am 2. Juni 1985 ihren Höhepunkt mit der völligen Einstellung des Zugverkehrs am Samstag und der Reduzierung auf zwei Abendzüge an Sonn- und Feiertagen. Ersatzbusse waren mangels Nachfrage rasch verschwunden. Die große Wende kam dann genau nach langen elf Jahren am 2. Juni 1996. Im neu geschaffenen [Bayern-Takt](#) fuhren die Züge nun werktags erstmals im Stunden- und am Wochenende im Zweistunden-Takt. Von da an ging's bergauf mit der Paartalbahn.