

# Karl Bürger

Dipl.-Verwaltungswirt (FH)

## Selbständiger und unabhängiger Autor

Am Bahndamm 9

85469 Walpertskirchen

e-Mail: karl-buerger@t-online.de

Telefon 08122 3597

[www.probahn-walpertskirchen.de](http://www.probahn-walpertskirchen.de)

## Auflistung meiner Publikationen

| Titel (in der Reihenfolge ihrer Erscheinung)  | Bemerkungen   |
|---|---|
| „ <b>Von königlich bayerischen Zeiten zur S-Bahn und Flughafenbahn</b> “, erschienen 2013, ISBN 978-3-00-044232-2, Format DIN A 4, 228 Seiten, Hardcover glänzend, Fadenheftung, Selbstverlag, 29,90 Euro   | <b>Auflage vollständig verkauft</b>                                       |
| „ <b>München – Mühldorf – Simbach. Glanz, Niedergang und Renaissance einer königlich bayerischen Eisenbahn. Bewegte Verkehrsgeschichte mit umwälzender Zukunft</b> “, erschienen 2017, ISBN 978-3-00-056474-1, Format DIN A 4, 272 Seiten, Hardcover glänzend, Fadenheftung, Selbstverlag, 39,90 Euro | <b>Auflage vollständig verkauft</b>                                       |
| „ <b>Die Bayerische Tauernbahn. Landshut – Mühldorf – Freilassing. Von Bimmelbahnen zur Ausbaustrecke. Eine kuriose Geschichte</b> “, erschienen 2018, ISBN 978-3-00-059435-9, Format DIN A 4, 272 Seiten, Hardcover glänzend, Fadenheftung, Selbstverlag, 39,90 Euro                                 | <b>Von der Auflage (1500 Stück) sind nur noch Restexemplare vorhanden</b> |
| „ <b>Auf der Eisenbahn rund um Simbach und Braunau am Inn. 150 Jahre Geschichte in Bildern</b> “, erschienen 2020, ISBN 978-3-00-065793-1, Format DIN A 4, 304 Seiten, Hardcover glänzend, Fadenheftung, Selbstverlag, 39,90 Euro   |   |
| „ <b>Blickpunkte am Schienenstrang. Wie die Eisenbahn wurde, wie sie ist – in Bayern und auch anderswo</b> “, erschienen 2022, ISBN 978-3-00-071849-6, Format DIN A 4, 304 Seiten, Hardcover glänzend, fadengeheftet, Selbstverlag, 39,90 Euro  |   |
| „ <b>Erdinger Eisenbahngeschichte. 150 Jahre Eisenbahn Markt Schwaben – Erding</b> “, erschienen 2022, ISBN 978-3-00-073600-1, Format DIN A 4, 56 Seiten, Selbstverlag, 15,00 Euro  |   |
| „ <b>Zeit und Eisenbahn. Eine nicht ganz typische Geschichte an einer unvollendeten Bahnstrecke. Zeitreise in Oberbayern</b> “, erschienen 2023, ISBN 978-3-00-075733-4, Format DIN A 4, 224 Seiten, Hardcover glänzend, Fadenheftung, Selbstverlag, 39,90 Euro                                       |   |
| „ <b>'s Glonner Bockerl</b> “. <b>Erinnerungen an eine vergessene Bahn</b> “, erschienen 2024, ISBN 978-3-00-077500-0, Format DIN A 4, 32 Seiten, Selbstverlag, 15,00 Euro  |   |
| „ <b>Grafring Bahnhof – Ebersberg – Wasserburg Stadt. Von Bockerln zur S-Bahn</b> “, erschienen 2024, 58 Seiten, ISBN 978-3-00-080240-9, Format DIN A4, Selbstverlag, 15,00 Euro  |   |

Meine sehr gefragten (eisenbahn-)geschichtlichen Publikationen sind keine „typischen“ Eisenbahnbücher, sondern sie sind auch für alle gedacht, die Interesse an Zeitgeschichte im Allgemeinen und Verkehrspolitik im Besonderen haben. Meine Bücher bringen das Thema Eisenbahn in der betreffenden Region und ihre Geschichte in Korrelation zu den gesellschaftlichen Verhältnissen und beleuchten die Lebensbedingungen, die in den jeweiligen Zeitabschnitten vorherrschten. Schließlich ist Eisenbahn und ihre Geschichte untrennbar verknüpft mit dem Zeitgeist und den Umständen, von denen die Menschen betroffen waren.

Kurzum: In meinen Büchern findet man Eisenbahn als Teil der Zeitgeschichte mit der Intention, Geschichte nicht nur darzustellen, dass sie so und so war, sondern warum sie so war. Und nicht zuletzt legen meine Publikationen dar, wie das Management der Bahn mit ihr umging und welchen Stellenwert der Verkehrsträger Eisenbahn bei der Bevölkerung hatte und hat. Dabei wird deutlich, dass es jahrzehntlang eine Bahn gab, die kaum als Dienstleistungsunternehmen, sondern als staatliche Institution mit dem Selbstverständnis einer hoheitlichen Staatsverwaltung handelte und auftrat, und die mitverantwortlich dafür ist, was aus der Eisenbahn dort geworden ist, wo kein ICE fährt. Meine Werke tauchen ein in die von vielfachem Lokalkolorit durchwirkte Zeitgeschichte – mit Blick auf die Eisenbahn, aber auch auf andere Verkehrsträger, deren Geschichte gerade in unserer Region so typisch ist.

## Beschreibung der Publikationen im Einzelnen:

### **„Von königlich bayerischen Zeiten zur S-Bahn und Flughafenbahn. Eisenbahngeschichte am Beispiel des Landkreises Erding. Bilder – Hintergründe – Seitenblicke“**

In diesem Buch wird am Beispiel der Region östlich Münchens ungeschminkt darlegt, was aus der Eisenbahn geworden ist. Dass dabei die Institution Bundesbahn (und auch die Deutsche Bahn AG) nicht gut wegkommt, ist unvermeidbar.

Das Werk spannt den Bogen vom Bau der bis heute sehr stiefmütterlich behandelten Hauptbahn München – Mühldorf und der „Vincinalbahn“ Markt Schwaben – Erding, der Wahl des Flughafen-Standortes im Erdinger Moos, dessen Schienenanbindungen und den versäumten Flughafen-Fernbahnanschluss bis zu den neuesten Planungen zu den seit 1985 (!) in der Diskussion stehenden Neu- und Ausbauprojekten. Das 2013 erschienene Buch umfasst 228 Seiten mit 342 Abb., etwa die Hälfte davon in Farbe, Format DIN A4, Hardcover fadengeheftet, ISBN 978-3-00-044232-2, Selbstverlag, 29,90 Euro,

**Die Auflage ist vollständig verkauft.**

### **„München – Mühldorf – Simbach. Glanz, Niedergang und Renaissance einer königlich bayerischen Eisenbahn. Bewegte Verkehrsgeschichte mit umwälzender Zukunft“**

In diesem Werk wird die einst als Teil einer internationalen Magistrale Paris – Wien vorgesehene Strecke intensiv beleuchtet, von ihrer Entstehung in den 1860er-Jahren bis in jüngste Zeit, in der sie als „ABS 38“ zusammen mit dem Südast der "Bayerischen Tauernbahn" wieder in das Fernstreckennetz zurückkehren soll. In dem Buch werden auch sämtliche (z.T. längst stillgelegte) Zweigstrecken ausführlich gewürdigt, so auch die vergessene Dampfstraßenbahn Neuötting – Altötting, aber freilich auch die wenigen, die es noch gibt, insbesondere die von der "Vincinalbahn" zur S-Bahn mutierte Strecke Markt Schwaben – Erding (– Militärlughafen). Ebenso werden die jüngeren Zweigstrecken, von der Ismaninger Lokalbahn bis zu deren Aufstieg zur Flughafen-S-Bahn bis hin zu den Projekten Erdinger Ringschluss und Walpertskirchener Spange portraitiert.

Das Buch umfasst 272 Seiten mit 532 Abb., 347 in Farbe, Format DIN A4, Hardcover fadengeheftet, ISBN 978-3-00-056474-1, Selbstverlag, erschienen 2017, 39,90 Euro

**Die Auflage (1500 Stück) ist vollständig verkauft.**

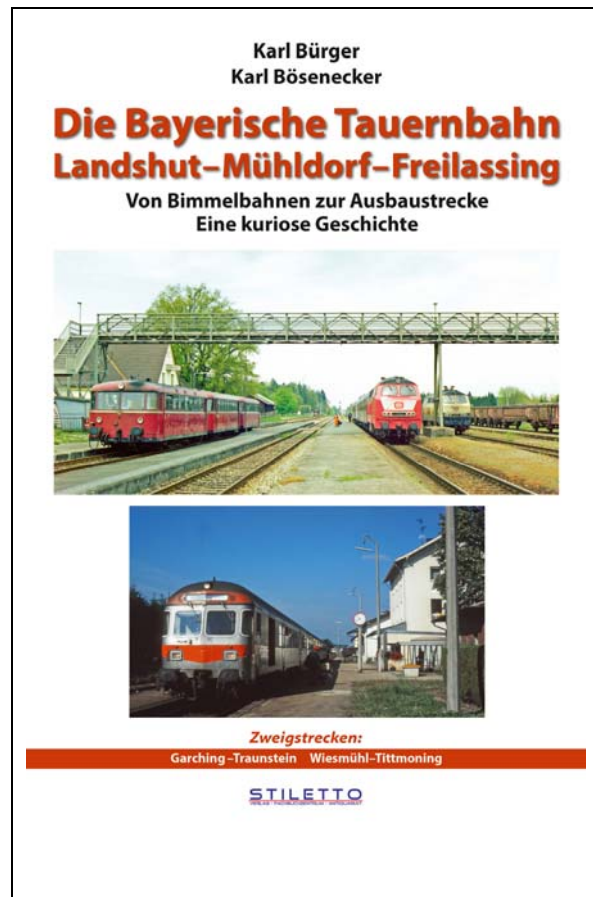


**„Die Bayerische Tauernbahn Landshut – Mühldorf – Freilassing. Von Bimmelbahnen zur Ausbaustrecke. Eine kuriose Geschichte“**

Wie meine beiden vorangegangenen Bücher bietet dieses Werk nicht nur Daten und Fakten, vielmehr wirft es ebenso Seitenblicke auf die Lebensumstände der Menschen und auf die Gegebenheiten der jeweiligen Zeitabschnitte und es legt dar, dass in der Zeit von 1875 bis 1908, in der die „Bayerischen Tauernbahn“ aus sechs Teilstücken entstand, das Verhältnis der Ministerialbürokratie zu den „Unterthanen“ recht abgehoben war.

Auch dieses Werk taucht ein in die von vielfachem Lokalkolorit durchwirkte Zeitgeschichte – mit Blick auf die Eisenbahn, von der „Bimmelbahnzeit“ bis zu den geplanten Neu- und Ausbauprojekten, die – wenn sie nun endlich in Angriff genommen werden – die gesamte südostbayerische Region völlig verändern werden.

Die Zukunft der „Bayerischen Tauernbahn“ wird in der Integration ihres südlichen Teils in die „ABS 38“ liegen, aber auch ihr Nordabschnitt könnte zusammen mit der Bahnlinie Mühldorf – Rosenheim als Teil einer Zulauf- und Abfuhrstrecke zum/vom künftigen Brenner-Basistunnel an Bedeutung gewinnen. Wann diese Zukunft anbrechen wird, ist angesichts der gegenwärtigen Verkehrspolitik freilich ungewiss bis fraglich.



Wie die beiden Bücher von 2013 und 2017 ist auch dieses 2018 erschienene Werk mit aussagekräftigen Bildern, Plänen und Grafiken illustriert und beleuchtet intensiv die sehr interessante, ja kuriose Geschichte der „Bayerischen Tauernbahn“ und ihres Betriebes von den Anfängen bis in die Gegenwart. Sehr präzise und auf die örtlichen Umstände anschaulich eingehend schildert das Werk, wie diese Bahnverbindung auf wohl einmalige Weise aus sechs Teilen „zusammengeflochten“ worden ist:

- aus dem Teilstück Neumarkt a. R. – Mühldorf, der 1875 eröffneten, von der kgl. priv. Actiengesellschaft der Bayerischen Ostbahnen erbauten Hauptbahn Plattling – Frontenhausen – Mühldorf,
- aus der 1878 – 1883 als „Sekundärbahn“ erbauten Verbindung Landshut – Neumarkt St. Veit,
- aus der 1890 eröffneten Lokalbahn Freilassing – Laufen, die 1894 nach Tittmoning verlängert wurde,
- aus einem Teilstück der einstigen, 1897 in Betrieb genommenen Lokalbahn Mühldorf – Burghausen und
- aus einer Neubaustrecke, die 1908 als letzte „königlich bayerische“ Hauptbahn in Betrieb ging.

Gleichermaßen portraitiert das Buch sehr ausführlich die Zweigstrecken Wiesmühl – Tittmoning und Garching – Traunstein, und es enthält wesentliche Ausführungen zur Strecke (Mühldorf –) Tüßling - Burghausen, soweit sie in dem 2017 erschienenen umfassenden Werk „München – Mühldorf – Simbach“ noch nicht gewürdigt wurde.

Dieses dritte Buch umfasst 272 Seiten mit 492 Bildern., davon 292 in Farbe, Format DIN A4, Hardcover fadengeheftet, ISBN 978-3-00-059435-9, Selbstverlag, es kostet trotz der immensen Bebilderung ebenfalls nur 39,90 Euro.

**Von der Auflage (1500 Stück) sind nur noch Restexemplare vorhanden.**

## „Auf der Eisenbahn rund um Simbach und Braunau am Inn. 150 Jahre Geschichte in Bildern“

Vor mehr als 150 Jahren wurde die einst für internationalen Fernverkehr vorgesehene Bahnlinie München – Mühldorf – Simbach gebaut. Diese Strecke und ihre Verlängerung im Innviertel über Braunau und Ried im Innkreis nach Neumarkt-Kallham gingen 1871 bzw. 1870 in Betrieb.

In dem 304 Seiten starken Werk, das 630 Bilder enthält, wird die sehr interessante Geschichte der Eisenbahn rund um die Grenzstädte Simbach und Braunau am Inn anschaulich und lebendig.

Das „grenzüberschreitende“ Buch spannt den Bogen vom Streckenbau über die vermeintlich „gute alte Zeit“, die es weder im königlich bayerischen Gäu noch im Innviertel der k. u. k.-Epoche gab, über die Entwicklung der Bahnen westlich und östlich des Inns in der Zwischenkriegszeit, der NS-Zeit und der Zeit nach 1945 bis in jüngste Zeit. Es zeigt auf, auch mit Seitenblicken, wie sich das Eisenbahngeschehen diesseits und jenseits der Grenze in den jeweiligen Zeitabschnitten gestaltete.

Das 2020 erschienene Buch ist als Bildband konzipiert, gleichwohl enthält es auch Schilderungen und Erzählungen, in denen versunkene Zeiten wieder plastisch werden. Freilich steht im gesamten Buch die Eisenbahn im Fokus, doch ganz nebenbei erhält der Leser auch Einblicke in die Lebensumstände der Menschen und die Gegebenheiten der jeweiligen Zeitabschnitte westlich und östlich des Inns, und ebenso scheint auf, wie die unterschiedlichen verkehrspolitischen Umstände auf die Eisenbahn beiderseits der Grenze einwirkten, sie oft recht stiefmütterlich behandelten und sie bis heute beeinflussen.

Neben der Hauptbahn Mühldorf – Simbach, der Innkreis- und der Mattigtalbahn werden auch die längst stillgelegten einstigen Lokalbahnen Simbach – Tutting – Pocking und Tutting – Rothalmünster – Kößlarn beleuchtet, und ebenso die Bahn in Burghausen, die vergessene Dampfstraßenbahn Neuötting – Altötting und die Anschlussbahn von Braunau ins Werk Ranshofen.

Mit vielen Bildern aus ihrem Berufsalltag werden auch die Eisenbahner hüben wie drüben gewürdigt, und der Lokomotiv- und Triebwagenfreund kommt sowohl hinsichtlich der Dampf- als auch der Dieseltraktion auf seine Kosten, insbesondere in den Kapiteln „Diesel-Szenen zwischen Ober- und Niederbayern“ und „Innviertler Diesel-Impressionen“. Abgerundet wird das Werk durch abgedruckte historische Dokumente, Fahrkarten und Ausweise.

Das Buch im Format DIN A4 beinhaltet auf 304 Innenseiten 630, meist noch nicht veröffentlichte, in der Regel großformatige Bilder, fadengeheftet, Selbstverlag, ISBN 978-3-00-065793-1. Trotz seines Umfangs kostet es ebenfalls nur 39,90 Euro.

## „Blickpunkte am Schienenstrang. Wie die Eisenbahn wurde wie sie ist – in Bayern und auch anderswo. Bilder – Seitenblicke – Hintergründe“

In diesem 2022 erschienenen Bildband geht es nicht um Nostalgie und Eisenbahnromantik. Solche Publikationen gibt es schon zuhauf. Wie seine vorangegangenen Bücher setzt sich auch diese Publikation mit der Rolle der Eisenbahn in den politischen und gesellschaftlichen Verhältnissen auseinander. In Blickpunkten wird dabei die Zeit beleuchtet, in der die Bahn ihren größten Niedergang erfuhr.

Karl Bürger  
Alfred Baumgartner  
Franz Mühlberger

### Auf der Eisenbahn rund um Simbach und Braunau am Inn

150 Jahre Geschichte in Bildern



Mit Erinnerungen an

Burghausen Innkreisbahn Mattigtalbahn Simbach-Tutting-Pocking  
Tutting-Rothalmünster-Kößlarn Dampfstraßenbahn Neuötting-Altötting

STILETTO

## Karl Bürger

### Blickpunkte am Schienenstrang

Wie die Eisenbahn wurde, wie sie ist  
in Bayern und auch anderswo



Bilder – Seitenblicke – Hintergründe

STILETTO

## **Noch zu: „Blickpunkte am Schienenstrang ...“**

Dabei scheint auf, dass seine Folgen bis in die Gegenwart zu spüren sind und großen Anteil daran haben, dass die Eisenbahn so wurde, wie sie heute ist. Großformatige Bilder stellen dar, wie die verkehrspolitischen Umstände auf die Eisenbahn einwirkten und sie bis heute beeinflussen.

Das Werk durchstreift die Zeit, in der der Bahn schon von vielen jede Zukunft abgesprochen wurde, und es zeigt die Veränderungen auf, die zu einer zögerlichen Renaissance der Eisenbahn führten.

Die Zeitreise beginnt im Jahr 1976, als man im Bundesverkehrsministerium vom „*betriebswirtschaftlich optimalen Netz*“ fabulierte, als die Eisenbahn im Verkehrsmarkt kaum noch Chancen hatte, als Komfort und Service nur die Intercitys boten, im Nahverkehr dagegen die „*Silberlinge*“ aus den 1960er-Jahren allgegenwärtig waren, die erst in den 1980ern die letzten grünen Personenwagen verdrängten. Das Buch erinnert an die roten Schienenbusse, die weit über ihre vorgesehene Nutzungszeit hinaus knatterten. Als Folge unterlassener Modernisierungen wirkten sie, als sei die Bahn ein fahrendes Museum. Und diesen Eindruck unterstrichen die vielfach noch in Betrieb stehenden Formsignale, darunter sogar noch einige bayerischer Bauart. Auch diese zwar robuste, aber sehr personalintensive Sicherungstechnik dokumentiert das Buch in vielen Bildern.

Die Publikation legt dar, warum der Nahverkehr auf der Schiene und Bahnstrecken in der Fläche als unrentabel galten, und dass den Bahnmanagern hierzu im Schulterschluss mit der Politik nicht mehr einfiel als: „*Stilllegen!*“ – wodurch Strecke um Strecke, Bahnstation um Bahnstation einem Schrumpfungswahn zum Opfer fielen, ohne die wirtschaftliche Situation der Bahn auch nur ansatzweise zu verbessern. Viele Fotos des Buches sind diesen Opfern, als sie noch in Betrieb standen, gewidmet. Ebenso werden viele längst abgebrochene Bahnhofsgebäude dokumentiert – nicht aus Nostalgieschwelgerei, sondern um nachfolgenden Generationen zu zeigen, wie die Eisenbahn in der Zeit aussah, in der große Kreise der Politik und der Bevölkerung der Auffassung waren, man könne auf dieses vorgeblich überkommene Verkehrsmittel verzichten.

So klar das Buch anspricht, warum die Eisenbahn jahrzehntlang dem Niedergang ausgeliefert war, so deutlich legt es auch dar, was geschehen muss, dass sich eine moderne Eisenbahn im Verkehrsmarkt behaupten kann und wieder zu einem Verkehrsmittel für breite Schichten wird. Und es wird deutlich, warum es unverzichtbar ist, dass eine Bahn mit Zukunft eine zeitgemäße und leistungsfähige Infrastruktur benötigt und ebenso den Kundenbedürfnissen gerecht werdende Verkehrsstationen und Fahrzeuge – was keineswegs im Widerspruch dazu steht, historische Bausubstanz in den Bahnhöfen zu erhalten. Abgerundet wird das Werk durch abgedruckte historische Fahrkarten und Fahrplandaten.

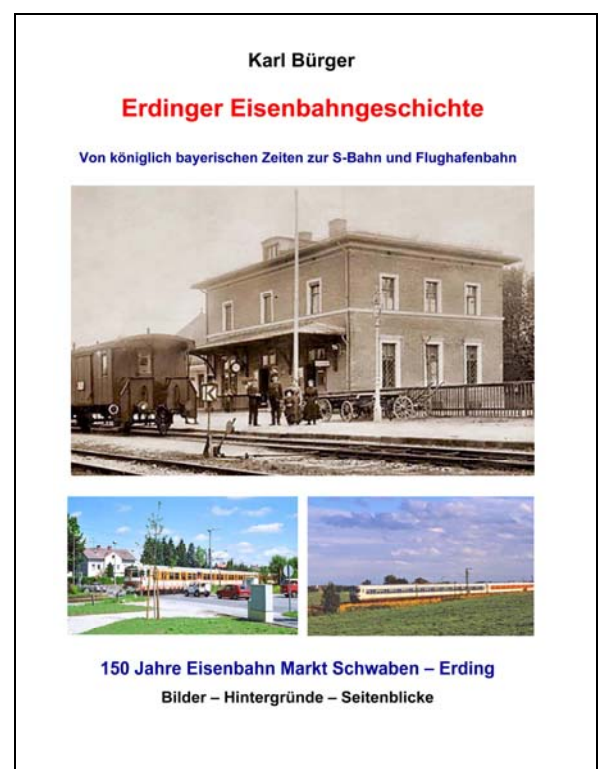
Das Buch im Format DIN A4 beinhaltet auf 303 Innenseiten 655, meist noch nicht veröffentlichte, in der Regel großformatige Bilder. Das fadengeheftete Werk erscheint im Selbstverlag, ISBN 978-3-00-071849-6. Trotz seines Umfangs kostet es auch nur 39,90 €,

## **„Erdinger Eisenbahngeschichte. 150 Jahre Eisenbahn Markt Schwaben – Erding“**

Am 16. November 1872 ging die so genannte Vicinalbahn Schwaben – Erding als eine der ersten dieser Art in Betrieb. Zu ihrem 150-jährigen Jubiläum wird ihre Geschichte in dieser 2022 erschienenen Broschüre porträtiert.

Darin wird die Entwicklung der Erdinger Bahn vom „Bimmelbahn“-Charakter, der sie noch bis weit in das 20. Jahrhundert hinein prägte, über ihre Aufwertung im Zuge der Aufrüstung und der Errichtung des Erdinger Militärflughafens in den 1930er-Jahren bis hin zur Ertüchtigung der Strecke zur Aufnahme in das Münchener S-Bahn-Netz und ihrer Zukunft als Flughafenbahn anschaulich dargestellt.

Beleuchtet wird dabei auch, welche Rolle die Bahn bei der Wahl des Standorts des Flughafens im Erdinger Moos hatte (und hat), und natürlich werden auch die seit 1985 (!) in der Planung befindlichen Schienenprojekte Ringschluss, Walpertskirchener Spange und „ABS 38“ behandelt, deren Realisierung noch immer nicht absehbar ist, zumal sie bis heute von Schwergang begleitet ist.



## **Noch zu: „Erdinger Eisenbahngeschichte ...“**

Wie die vorangegangenen Bücher des Autors enthält auch diese Publikation aussagekräftige Bilder, Pläne und Tabellen. Dabei beschränkt sie sich nicht nur Daten und Fakten, vielmehr wirft sie ebenso Seitenblicke auf die Lebensumstände der Menschen und auf die Gegebenheiten der jeweiligen Zeitabschnitte. Das Werk taucht ein in die von vielfachem Lokalkolorit durchwirkte Zeitgeschichte – mit Blick auf die Eisenbahn von der vermeintlich „guten alten Zeit“ (die es nie gegeben hat) bis zu den geplanten Neu- und Ausbauprojekten, von denen Erding und die gesamte Region enorm profitieren werden – wie damals vor 150 Jahren, als die Eisenbahn nach Erding kam.

Die Broschüre bietet eine Reise mit der Eisenbahn durch die Zeitgeschichte und Verkehrspolitik im Erdinger Gäu. Dabei geht es nicht um Schwelgerei in Nostalgie und versunkenen Zeiten, von denen es heute schwer fällt sich vorzustellen, wie sie wirklich waren – mit Sechs-Tage-Wochen sowohl in der Arbeitswelt als auch in den Schulen, kaum oder wenig Urlaub, ohne Laptops, Smartphones, ohne Flugreisen und ohne Wellness-Wochenendtrips.

Die Publikation im Format DIN A 4 umfasst 58 Innenseiten mit 47 historischen Bildern, viele davon großformatig. Selbstverlag, ISBN 978-3-00-073600-1, 15,00 Euro.

### **„Zeit und Eisenbahn. Eine nicht ganz typische Geschichte an einer unvollendeten Bahnstrecke. Zeitreise in Oberbayern“**

Das Buch beleuchtet – mit Blick auf die Eisenbahn – die Lebensumstände der Menschen in unserem Gäu in den Zeiten seit dem Bau der Bahnstrecke München – Simbach, insbesondere diejenigen in den reaktionären 1960ern bis in jüngste Zeit. Es enthält auch einige Schilderungen aus den 1960ern und 1970ern, die den damaligen Zeitgeist und die Gegebenheiten beschreiben. Ausführlich behandelt das Werk auch

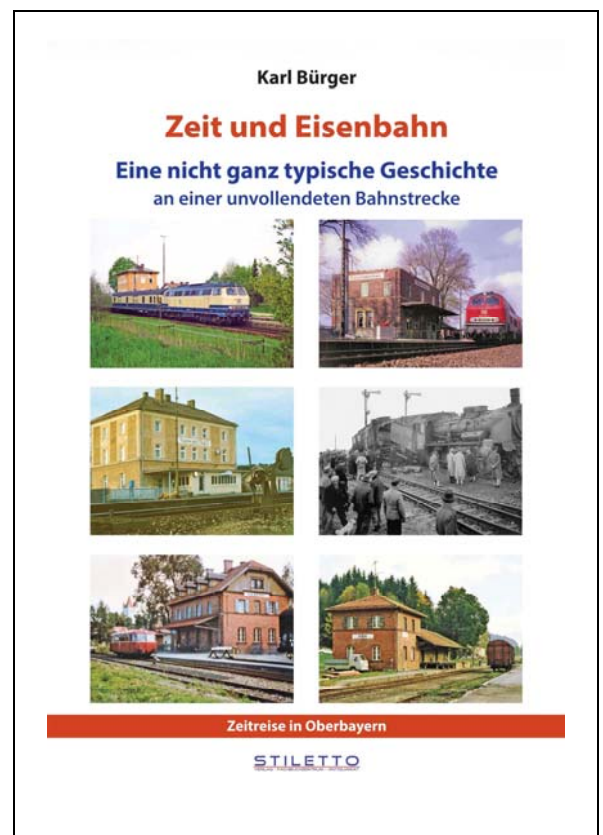
→ die Nebenbahn Thann-Matzbach - Isen – Haag vom Bau bis zu ihrer „Verkraftung“ 1968 und ihrem Abbau 1992 und

→ die Eisenbahnkatastrophe in Walpertskirchen am 8. November 1951 aufgrund von aufgetauchten Original-Dokumenten, die den Hergang, die Schuldfrage und die organisatorischen Maßnahmen danach umfassend beschreiben.

Es ist kein klassisches Eisenbahnbuch, sondern eine Erzählung über die Rolle der Eisenbahn auf dem Land. Sie legt dar, welche Bedeutung, welchen Nutzen sie für die Bevölkerung hatte und hat, seit sie vor 160 Jahren in das östliche Oberbayern kam.

Diese Erzählung von Zeit und Eisenbahn erfolgt am Beispiel von den drei benachbarten Bahnstationen Hörlkofen, Walpertskirchen und Thann-Matzbach dreißig Kilometer östlich Münchens und einem längst vergessenen „Bockerl“ als eine nicht ganz typische Geschichte an einer „Unvollendeten“. Denn die Bahnstrecke München – Mühldorf, an der die Stationen liegen, hatte immer das Pech, dass ihr Ausbau, mit dem man 1909 begonnen hatte, durch die Kriege und infolge politischer Ereignisse gestoppt wurde. Nach jahrzehntelanger stiefmütterlicher Behandlung hat man sich in den 1980ern daran erinnert, für welchen Zweck sie einst gebaut wurde, weshalb der Streckenausbau zwar seit 1985 im Bundesverkehrswegeplan enthalten, aber seither kaum vorangekommen ist.

So handelt dieses Buch sowohl vom ungewöhnlichen Schicksal dieser Bahnstrecke als auch von der ebenso nicht nach bekannten Mustern verlaufenen Geschichte der drei Nachbarbahnhöfe. Der Bahnhof Hörlkofen war einst eine einfache „Haltstelle“, die die Königlich Bayerische Staatsbahn als Provisorium betrachtete. Umgekehrt hatte Walpertskirchen eine „Station II. Classe“, von der nur noch ein einfacher Haltepunkt übrig geblieben ist und der längst stillgelegt wäre, hätte er nicht durch beharrliches und langjähriges Engagement gerettet werden können. Mit seinem angeschlossenen Museum und dem Blumenschmuck unterscheidet er sich sehr wohltuend von der Masse der Bahnstationen, die Verunstaltungen, Unrat und Tristesse kennzeichnen.



## **noch zu „Zeit und Eisenbahn ...“**

Aus dem „Provisorium“ wurde schon vier Jahre später ein Bahnhof, und aus diesem soll nach den Plänen zur Ausbaustrecke („ABS 38“) ein neuer, vier Kilometer langer werden, bestehend aus den „Verkehrsstationen“ (d. h. den S-Bahn-Haltepunkten) Hörlkofen und Walpertskirchen und einem dazwischen liegenden Betriebsbahnhof. Auch diese Entwicklung zeichnet das Buch nach; es enthält hierzu Zeichnungen zu den geplanten Bahnanlagen einschließlich der Abzweigstelle Obergeislbach, an der die „Walpertskirchener Spange“ ein- bzw. ausfädeln soll.

Auch die längst vergessene Stichstrecke Thann-Matzbach – Isen – Haag hat ihren Platz in dem neuen Buch, schon deshalb, weil es einst fast zehn Jahre lang so genannte „Rangirzüge“ gab, die zwischen Haag und Walpertskirchen fuhren. Die Haager Bahn war eine der typischen bayerischen Lokalbahnen Crailsheimischer Prägung, deren Schicksal aufgrund ihrer Linienführung vorgezeichnet war und daher wie so viele gegen die Motorisierung keine Chance hatte. Dennoch hielt sich ihr Personenverkehr bis 1968 – wegen einer Straße, die so schlecht war, dass sie Busse nicht befahren konnten! Dass der Abzweighbahnhof Thann-Matzbach nach dem Abbau der Haager Nebenbahn nicht stillgelegt wurde, verdankt er der eingleisigen Strecke, er wird nach wie vor für Zugkreuzungen gebraucht.

Eisenbahn und ihre Geschichte sind untrennbar mit dem jeweiligen Zeitgeist verknüpft, und Eisenbahn und Staat war lange Zeit gleichbedeutend. Deshalb soll dieses Werk auch Eindrücke dazu vermitteln, wie sich das Verhältnis des Staates und seiner Bürokratie zu den Menschen gestaltete auf ihrem langen Weg von „Unterthanen“ zu Bürgern, und dass es hier im Vergleich zu damals auch heute noch viele Parallelen gibt. Dabei eröffnet das Buch Einblicke in Gegebenheiten, die heute als Kuriositäten erscheinen – beispielsweise die kaum mehr vorstellbare Ära, in der der Vorstand eines Landbahnhofs in Personalunion eine Postagentur leitete und ihm die Aufsicht über die Postzustellung seines Bezirks oblag.

Und ganz nebenbei ist das 2023 erschienene Buch eine Reminiszenz und Hommage an die robusten Diesellokomotiven der Baureihe 218, die seit 1974 die meisten Züge der Strecke, sowohl im Reise- als auch im Güterzugdienst beförderten.

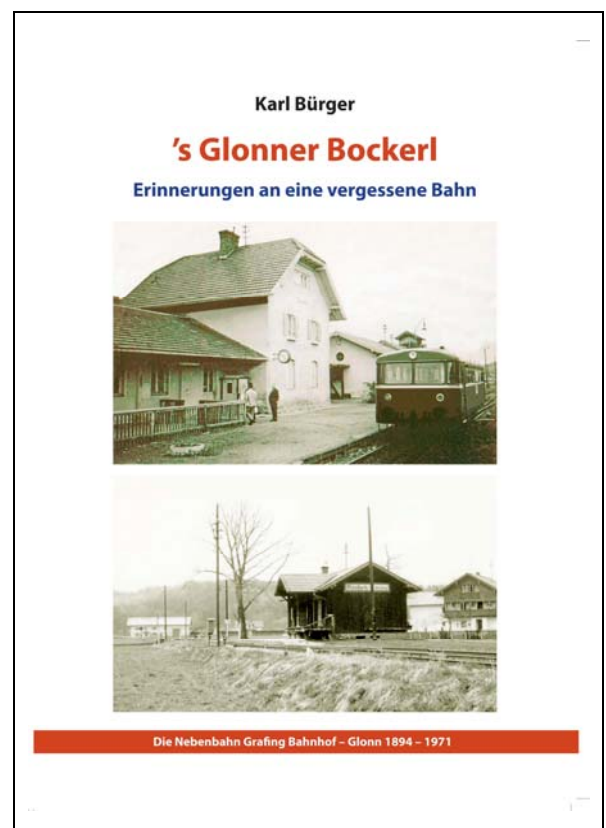
Das 2023 erschienene Buch enthält auf den 224 Innenseiten sowie auf dem Vor- und Nachsatz insgesamt 402 Bilder, in der Regel großformatige Bilder, davon sind 208 noch nicht veröffentlicht. ISBN 978-3-00-075733-4, Format DIN A 4, Hardcover glänzend, Fadenheftung, 39,90 Euro

## **„'s Glonner Bockerl. Erinnerungen an eine vergessene Bahn. Die Nebenbahn Grafing Bahnhof – Glonn 1894 – 1971“**

Vor 130 Jahren, am 26. Mai 1894, ging die Lokalbahn Grafing – Glonn in Betrieb. Zu dieser seit mehr als fünf Jahrzehnten abgebauten Bahn wird in dieser Publikation ihre Geschichte porträtiert.

Diese Nebenbahn wäre wohl nicht gebaut worden, hätte nicht zu Beginn der 1890er-Jahre eine Schmetterlingsart riesige Waldflächen kahlgefressen – die „Nonne“. Infolgedessen mussten riesige Mengen des befallenen Holzes geschlagen und abtransportiert werden – was in den bis dahin nicht gekannten Ausmaßen nur mit einer Bahn zu bewältigen war. Doch die Bahn nach Glonn kam zu spät. Als sie eröffnet wurde, war die Nonnenplage schon vorüber, weshalb man befürchtete, diese Lokalbahn werde stets defizitär bleiben.

Zur allgemeinen Überraschung entwickelten sich aber ihre Betriebsergebnisse recht positiv – bis in den 1950er-Jahren die Motorisierung einsetzte, die ihr den Niedergang bereitete. Und der war der Streckenführung geschuldet, die im Verkehr mit München einen erheblichen Umweg bedeutete. 1970 fuhren die letzten Schienenbusse, und 1971 wurde die Strecke stillgelegt und abgebaut.



Wie die vorangegangenen Bücher des Autors enthält auch diese Publikation aussagekräftige Bilder. Sie stammen hauptsächlich aus den Archiven der Gemeinden Glonn und Moosach b. Grafing.

## **Noch zu: „'s Glonner Bockerl ...“**

Das Werk taucht – mit Blick auf die Eisenbahn – ein in die von vielfachem Lokalkolorit durchwirkte Zeitgeschichte von der vermeintlich „guten alten Zeit“ (die es nie gegeben hat) bis zum Bau der Münchener S-Bahn, in deren Netz die Glonner Bahn nicht integriert wurde.

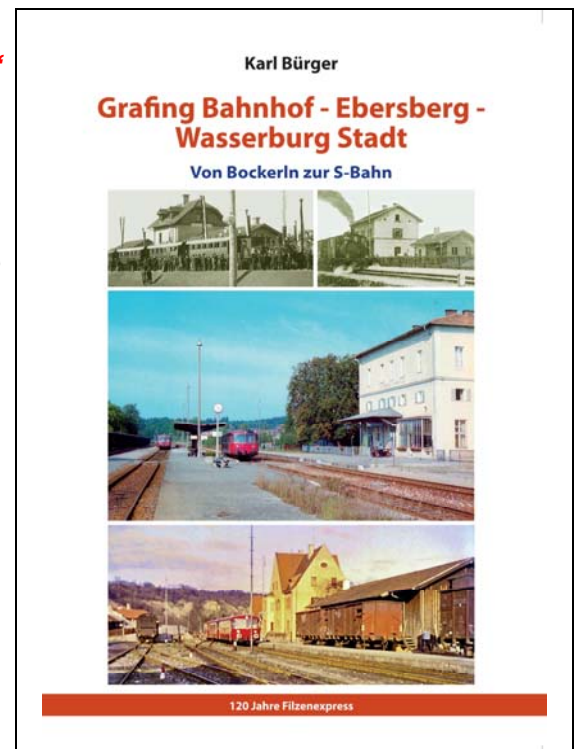
ungünstige Trassierung der Strecke und ihre Einführung in die Abzweigstation Grafing Bahnhof entgegen, die dort ein immens teures Überwerfungsbauwerk erfordert hätte. Die Broschüre bietet eine Reise mit der Eisenbahn durch das Gäu zwischen Grafing, Moosach und Glonn. Dabei geht es nicht um Schwelgerei in Nostalgie und versunkenen Zeiten, von denen es heute schwer fällt sich vorzustellen, wie sie wirklich waren – mit Sechs-Tage-Wochen sowohl in der Arbeitswelt als auch in den Schulen, kaum oder wenig Urlaub, ohne Laptops, Smartphones, ohne Flugreisen und ohne Wellness-Wochenendtrips.

Das 2024 erschienene Heft im Format DIN A 4 umfasst 32 Innenseiten mit insgesamt 57, z. T. großformatigen historischen Bildern. Selbstverlag, ISBN 978-3-00-077500-0, 15,00 Euro.

## **„Grafing Bahnhof – Ebersberg – Wasserburg Stadt Von Bockerln zur S-Bahn – 120 Jahre Filzenexpress“**

Windungsreich verlief die Geschichte dieser Bahnverbindung. Ein kurzes Stück davon wurde zur S-Bahn, der Rest sollte stillgelegt werden und die Stichstrecke hinunter in die Wasserburger Altstadt ist abgebaut. Wie diese „dreigeteilte“ Bahn mit enormer Beharrlichkeit und viel Mühen zustande kam, wie sie sich im Betrieb behauptete und wie ihre Schienenbusse der geplanten Stilllegung entgegenbrummen – das alles portraitiert diese 2024 erschienene Publikation umfassend und detailliert. Sie spannt den Bogen vom beschaulichen Betrieb mit ihren „Bockerln“ zur S-Bahn, vom Dampfbetrieb zur Dieseltraktion und zum Niedergang in den 1980ern.

Die zahlreichen, in der Regel großformatigen Bilder bilden dabei eine kleine Hommage an die roten Schienenbusse, die drei Jahrzehnte den Betrieb auf der „Filzenexpress“-Strecke und auf der Wasserburger Altstadtbahn prägten. Minutiös zeichnet die Publikation die Geschichte der Bahn nach Wasserburg nach: Vom Wunschprojekt einer West-Ost-Strecke, die von München über Wasserburg nach Traunstein verlaufen sollte, bis zu den Planungen zur Elektrifizierung der „Filzenexpress“-Strecke.



Mit viel Ausdauer und Geschick verstanden es die Wasserburger, ihre Eisenbahnverbindung nach München zu erhalten – schrittweise, nachdem 1899 die Lokalbahn von Grafing Bahnhof nach Ebersberg in Betrieb gegangen war – nach einem heftigen Streit um Standort des Ebersberger Bahnhofs. Am 24. Dezember 1902 konnte die steile Stichstrecke hinunter nach Wasserburg eröffnet werden, doch es dauerte noch einmal drei Jahre, bis endlich auch die Verbindungsbahn nach Ebersberg zur Verfügung stand.

Acht Jahrzehnte später schien das Kapitel Bahnanschluss für Wasserburg wieder zu Ende zu gehen, als die Bundesbahndirektion München mit aller Vehemenz das Ziel verfolgte, die vermeintlich unrentable Nebenbahn Ebersberg – Wasserburg Bahnhof – Wasserburg Stadt stillzulegen. Zum Glück gelang dies der Bundesbahn vor ihrer Privatisierung nicht mehr, und die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs rettete den „Filzenexpress“. Für die Stadtstrecke dagegen kam das Ende über Nacht, als am 2. März 1987 der Bahndamm durch eine Unterspülung weggebrochen war. Den Dammrutsch nahm die Bundesbahn zum sehr willkommenen Anlass, die Strecke auf kaltem Wege stillzulegen. Seit 2004 gehört der Stadt Wasserburg die nur noch rudimentär vorhandene Strecke. Längst ist sie abgebaut – aber nicht entwidmet.

Wie die vorangegangenen Bücher des Autors enthält auch diese Publikation im Format DIN A 4 aussagekräftige z.T. großformatige Fotos. Die insgesamt 90 historischen Bilder sind auf den 58 Seiten enthalten, wovon die meisten bisher noch nicht veröffentlicht wurden. Darüber hinaus enthält die Broschüre 21 historische Lagepläne und Karten, sowie historische Fahrpläne und Fahrkarten. ISBN 978-3-00-080240-9, Selbstverlag, 15,00 Euro.

**Die lieferbaren Bücher können bestellt werden beim Verfasser per E-Mail:  
[karl-buerger@t-online.de](mailto:karl-buerger@t-online.de) oder telefonisch: 08122/3597**