

Ihre Südostbayernbahn präsentiert zum Jubiläum:

150 Jahre Eisenbahn in Walpertskirchen

von Karl Bürger

Das Grundnetz der bayerischen Eisenbahnen entstand in den drei Jahrzehnten bis zum Ende der 1860er-Jahre. Weitere Hauptbahnlinien mit großzügigerer Trassierung gingen bis etwa 1880 in Betrieb, die lukrativen internationalen Verkehr auf bayerische Schienen lenken und auch den von den Militärs erhobenen Forderungen entsprechen sollten.

Auch für die Verbindung von München nach Wien wurde zur Abkürzung der Fahrzeiten eine neue, möglichst direkte Bahnstrecke gefordert. Das Projekt bewilligte der bayerische Landtag mit Gesetz vom 5. Oktober 1863 und genehmigte hierfür 15,4 Millionen Gulden. Gegenüber anderen Linienführungen stellte sich die Trasse über *Schwaben* – Dorfen als die günstigere heraus, da sie mit geringeren Steigungen von maximal 1 : 200 auskam und geringere Baukosten versprach. Im Frühjahr 1868 begannen die Bauarbeiten für die neue Staatsbahnstrecke von München nach Simbach mit einer Gesamtlänge von 16,9 Meilen (= 125,6 km).

Walpertskirchen wird *Station II. Classe* der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen

Nachdem der Trassenverlauf der Bahnlinie München – Mühldorf – Simbach feststand, war zunächst nur die Errichtung der Stationen *Schwaben* (seit 1923 Markt Schwaben) und Dorfen vorgesehen. Zwischen diesen musste aber eine Ausweichstation errichtet werden – auf halber Strecke in Walpertskirchen.

Das Ausweichgleis wurde nördlich des durchgehenden Hauptgleises angelegt. Das Betriebshauptgebäude entstand als einstöckiger Backsteinbau mit Walmdach. Es enthielt im Erdgeschoß den *Wartsaal I. und II. Classe*, den *Wartsaal III. Classe*, den Dienstraum und die Vorhalle mit dem Billet-Schalter. Im Obergeschoß befand sich eine Vierzimmerwohnung für den *Expeditor* (den Stationsvorstand) und eine 2 1/2-Zimmer-Wohnung für den *Stationsdiener*. Westlich davon stand die Güterhalle mit Laderampe. Die Bedienung der Weichen oblag den *Wechselwärtern*, die in den beiden Wärterhäusern wohnten – eines davon steht in umgebauter Form noch. Am 1. Mai 1871 ging mit der neuen Staatsbahnstrecke die Station Walpertskirchen in Betrieb.



Die Station Walpertskirchen im Winter 1898/99. Foto: Joseph Eixenberger

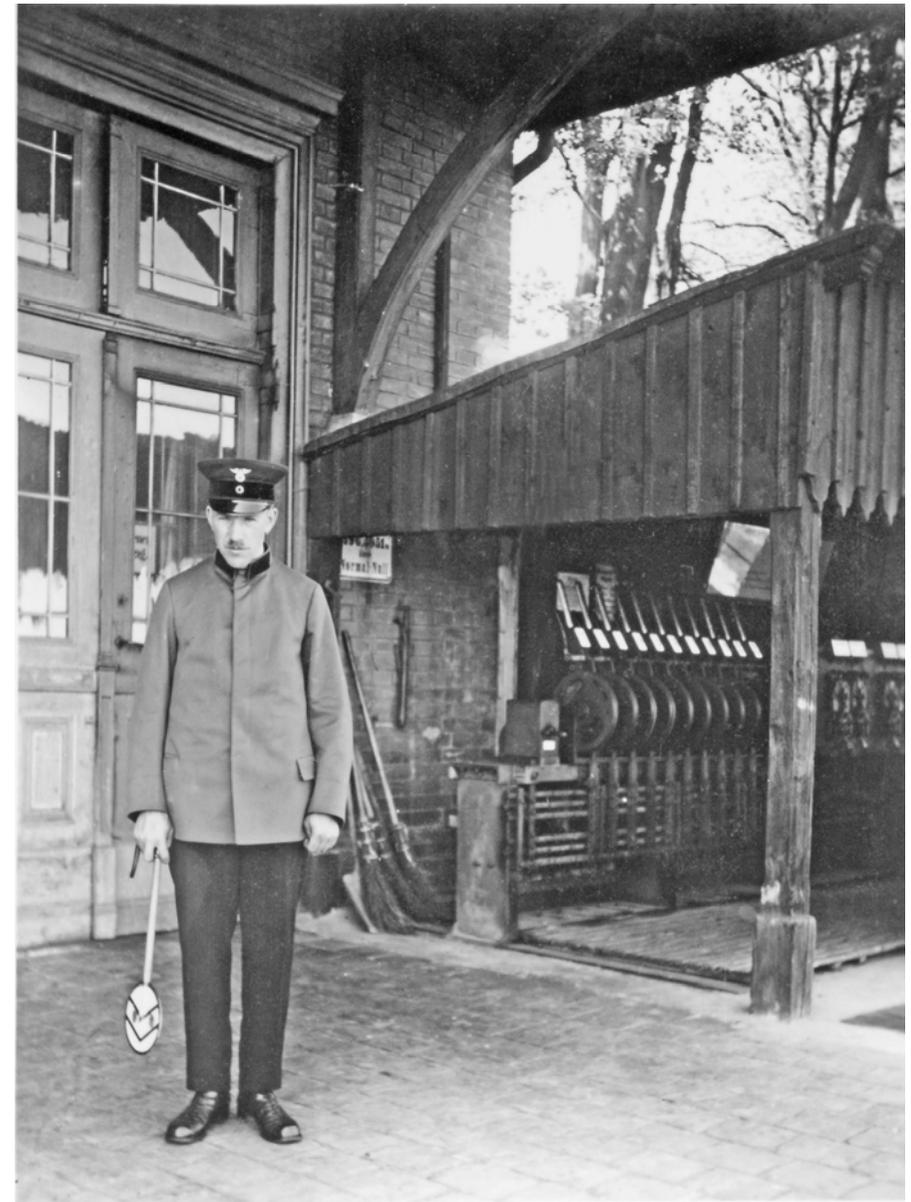


Das östliche Wärterhaus (links) befand sich bis zum Abbruch 1976 weitgehend im Ursprungszustand, das westliche wurde 1961 umgebaut und verputzt. Fotos (2): Karl Bürger, Oktober 1975

1900 erhielt die Station Walpertskirchen ein Stellwerk der Bauart Krauss, das unter einer hölzernen, nach Süden offenen Überdachung untergebracht wurde, die hierzu an der Südost-Ecke des Betriebshauptgebäudes errichtet worden war. Erst in den 1930er-Jahren wurde dieser Anbau mit Fenstern versehen.



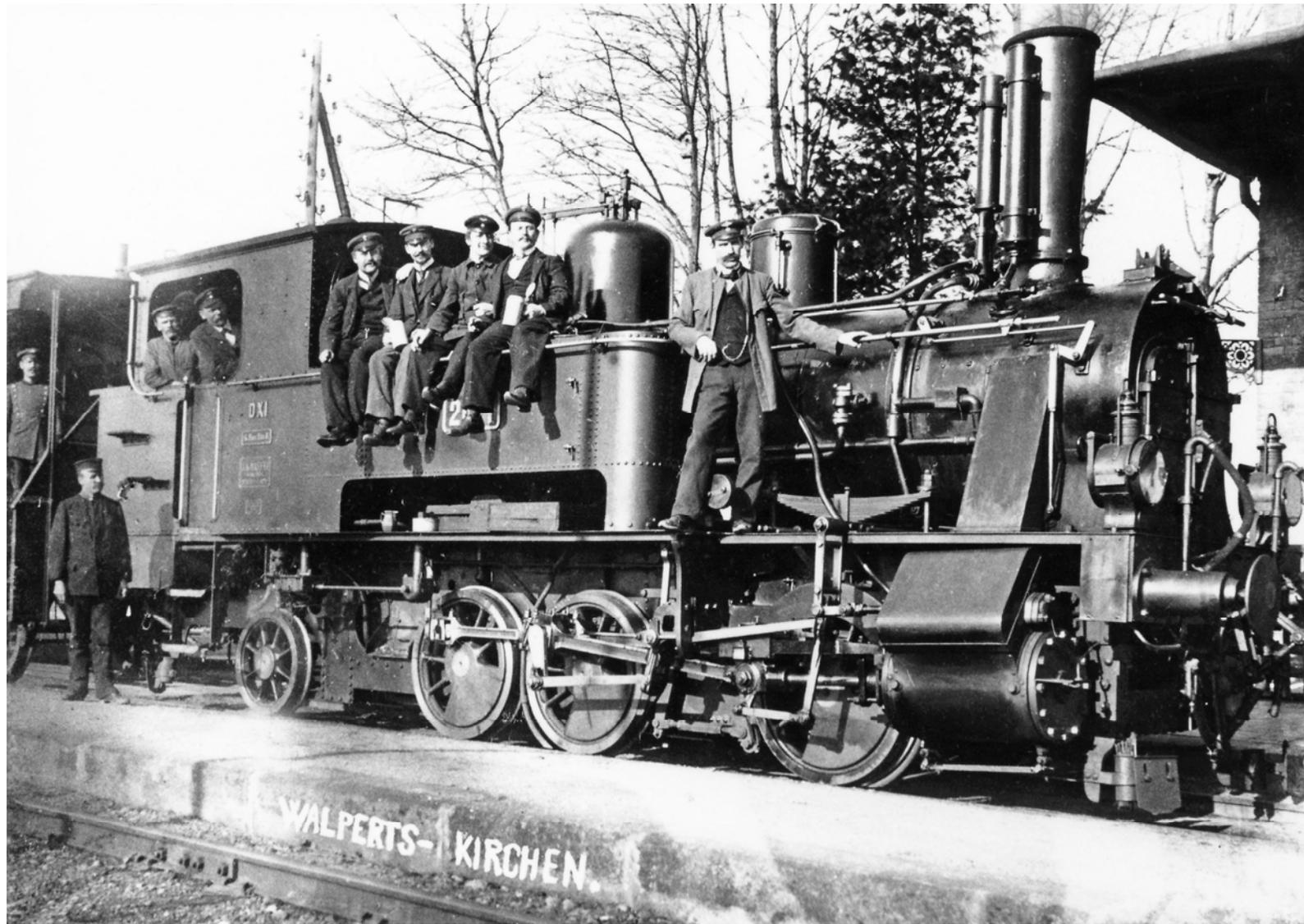
Foto: Ausschnitt aus einer Ansichtskarte



Fahrdienstleiter Simon Faschinger mit dem Befehlsstab vor der offenen Stellwerksbude
Foto: Joseph Eixenberger



Hohe, mit Oberlichtaufsätzen versehene Doppeltüren kennzeichneten das Walpertskirchener Betriebshauptgebäude. An der Backsteinmauer rechts neben den Eisenbahnern sind die für die Zugmeldungen unentbehrlichen Läutewerke mit ihren charakteristischen Gewichten befestigt. Darunter befindet sich die Gepäckwaage. Beachtenswert sind auch die Reklametafeln. Neben der noch hölzernen Bahnsteigsperrle ist der Briefkasten – in bayerischer Bauform – angebracht, darüber eine mit Kreide zu beschriftende Tafel, die die Reisenden gegebenenfalls über Zugverspätungen informierte. Foto: Joseph Eixenberger



Von 1900 bis 1910 fuhren die Güterzüge der Haager Lokalbahn bis Walpertskirchen, wo der Güterwagenaustausch vorgenommen wurde. „*Bahnadjunkten auf der Haager Maschine*“ betitelt der Fotograf dieses 1902 entstandene Bild. Es gab sie scheinbar doch, die so genannte gute alte Zeit, in der es sich die Eisenbahner mit einer Maß Bier auf der Lokomotive des *Rangirzugs* (damalige Schreibweise) – einer D XI – gemütlich machen konnten, bevor es wieder zurück nach Thann-Matzbach ging. Foto: Joseph Eixenberger.



Der Zweite Weltkrieg forderte von der Eisenbahn Verkehrsleistungen in riesigem Ausmaß. Um sie bewältigen zu können, wurde, wie bereits während des Ersten Weltkrieges, der Reisezugverkehr erheblich eingeschränkt. 1941 ließ die Reichsbahn für die immer länger werdenden Güter- und Militärzüge die Überholungs- und Ausweichgleise verlängern. In Walpertskirchen erfolgte dies am westlichen Ende des Bahnhofs, wodurch die Eisenbahnüberführung über die Straße nach Erding für die Aufnahme von zwei Gleisen verbreitert werden musste. Bei den Bauarbeiten kamen von Soldaten bewachte Kriegsgefangene und ein Dampfkran zum Einsatz. Foto: August Schüller

Nach 95 Jahren wurde der Bahnhofs Walpertskirchen in eine unbesetzte Haltestelle umgewandelt. Im Juli 1966 erfolgte der Rückbau der Gleis- und Signalanlagen.



B E K A N N T M A C H U N G

Aus Rationalisierungsgründen sieht sich die Deutsche Bundesbahn leider gezwungen

zum 1. August 1966 den Bahnhof Walpertskirchen in eine unbesetzte Haltestelle umzuwandeln.

Unsere Fahrgäste bitten wir, Ihre Fahrausweise künftig im Zug, Zeitkarten im Vorverkauf am jeweiligen Zielort zu lösen. Wochenkarten erhalten Sie bereits ab Donnerstag der Vorwoche, Monatskarten ab 25. des Vormonats.

Der Wagenladungsverkehr kann wie bisher über den Ladehof in Walpertskirchen abgewickelt werden.

Wir hoffen auf Ihr Verständnis für die Notwendigkeit unserer Rationalisierungsmaßnahme.

München, den 11. Juli 1966

Bundesbahn- Verkehrsamt
München 3

Während der Platz vor dem Betriebshauptgebäude, wo das Ausweich- und Überholungsgleis (Gleis 1) lag, eine notdürftige Kiesbefestigung erhielt, wucherte auf der brachen Schottertrasse schon bald allerhand Gestrüpp. Deutlich erkennbar ist auf dem linken Bild noch der Bahnsteig des Gleises 1, und im Hintergrund das östliche Wärterhaus. Foto: Karl Bürger, Frühjahr 1970



Am häufigsten war der Walpertskirchener Ladehof während der alljährlichen Rübenkampagne beansprucht. Heute befindet sich dort ein kleines, aber feines Eisenbahnmuseum. Noch gut erkennbar ist die Trasse, auf dem das Ausweich- und Überholgleis lag. Foto: Karl Bürger, Oktober 1975



Nach zehn Jahren seit der Umwandlung in eine Haltestelle, in denen die Walpertskirchener Bahnbetriebsgebäude zunehmend dem Verfall preisgegeben waren, wurden sie abgerissen. Bis zu ihrem Abbruch standen die charakteristischen, das Ortsbild prägenden Bahnbauten noch weithin sichtbar auf freier Flur. Foto: Karl Bürger, 10. Januar 1976



In einem heruntergekommenen Zustand, aber noch weitgehend so wie es 1871 erbaut wurde, präsentierte sich das Betriebshauptgebäude in Walpertskirchen noch am 10. Januar 1976. Die im Krieg aufgemalten weißen Pfeile, die auf den Luftschutzraum hinwiesen, befanden sich bis zum Abbruch auf der Sichtziegelfassade. Foto: Karl Bürger



Wo sich das stattliche Hauptgebäude befand, wurde ein kleines Wartehäuschen, eine Metallkonstruktion, aufgestellt. Links liegt das Ladegleis noch in seiner vollen Länge. Eine Episode blieb die Schüttgüterentladestelle für das Raiffeisen-Lagerhaus, mit deren Bau im Juni 1983 begonnen wurde – sie war nur zehn Jahre in Betrieb. Für das hierzu notwendige Anschlussgleis erhielt der Stutzen der Schutzweiche des Ladegleises eine geringfügige Verlängerung Richtung Westen. Nachdem dieser Gleisanschluss zum 31. Mai 1994 gekündigt worden war, wurde fünf Monate später die Weichenverbindung zum Ladegleis ausgebaut; seither liegt es als Torso. Foto: Karl Bürger



Nach dem Rückbau der Anlagen für den Güterverkehr sorgten zunehmend Schmierereien, wildes Plakatieren, mutwillige Zerstörungen und Unkrautwildnis am Bahngelände für Tristesse. Foto: Karl Bürger, 5. November 1994



Im Juli 1997 übernahm der *PRO BAHN Arbeitskreis Walpertskirchen* die Patenschaft für den Haltepunkt. Seither pflegt er seine Anlagen, die er mit sechs Blumenrabatten bereichert hat. Ebenso renovierte er das Wartehäuschen von Grund auf, das sich nun ansprechend, sauber und unbeschmiert in den DB-Farben zeigt. Foto: Karl Bürger



Das Bahnareal wirkt wie ein kleiner Park. Blumenschmuck am Bahnsteig und ein kleines Museum – das gibt's wohl nur in Walpertskirchen.

Der langjährige und ungewöhnliche Einsatz der Gemeinde Walpertskirchen und des PRO BAHN Arbeitskreises wurde am 23. März 2006 mit der Verleihung des Staatspreises für die umfassende Aufwertung der Bahnstation Walpertskirchen mit einfachen Mitteln und ehrenamtlichem Engagement gewürdigt. Fotos (2): Karl Bürger



Für Züge mit neun Doppelstockwagen war der alte Bahnsteig zu kurz, weshalb er um 38 m verlängert werden musste. Die hierfür erforderlichen Bauarbeiten führte der Bauhof der Gemeinde zusammen mit dem PRO BAHN Arbeitskreis in Eigenregie aus. Foto: Karl Bürger, 11. November 2003

2014 konnte dank der hervorragenden Zusammenarbeit von Gemeinde und PRO BAHN Arbeitskreis auf dem Gelände des einstigen Ladehofs das kleine Eisenbahnmuseum errichtet werden, das zur erheblichen Aufwertung des Haltepunkts beiträgt. Es wird gepflegt und betreut vom PRO BAHN Arbeitskreis, der auch im Auftrag der Gemeinde die gärtnerische Pflege der Blumenrabatten und der Grünflächen übernimmt.

Das Museum besteht aus drei sog. Formsignalen, darunter ein Signal bayerischer Bauart (links im Bild), und einer Wärterbude der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen.

In dieser kann mit ihrem bis ins Detail stimmigen Interieur der Arbeitsplatz des Wärters, so wie er über mehr als 90 Jahre aussah, auch dann noch besichtigt werden, wenn der letzte aus dem Bahnbetrieb verschwunden ist. Das Museum befindet sich im Eigentum der Gemeinde und kann jederzeit besichtigt werden. Foto: Karl Bürger



Zum Weiterlesen:

Bürger, Karl: München – Mühldorf – Simbach. Glanz, Niedergang und Renaissance einer königlich bayerischen Eisenbahn. Bewegte Geschichte mit umwälzender Zukunft.

ISBN 978-3-00-056474-1, Selbstverlag 2017, 272 Seiten, Hardcover, Fadenheftung, 39,90 Euro, bestellbar beim Verfasser unter 08122/3597 oder karl-buerger@t-online.de



