

# Furth

(Text und Fotos © 2014 by Ernst Ulrich, Kempten/Allg.)

Furth ist sowohl ein Ortsteil der Gemeinde Oberhaching-Deisenhofen als auch ein Haltepunkt an der Strecke München Ost Pbf – München Giesing – Deisenhofen (bis 1972 Kbs 429e). Diese Linie wurde am 10.10.1898 als Lokalbahn eröffnet<sup>1</sup>; auf dem Abschnitt München Ost – Giesing wurde nach der Eröffnung der Lokalbahn von Giesing nach Aying/Kreuzstraße 1904<sup>2</sup> der zweigleisige Ausbau unumgänglich, konnte aber erst 1925/26 durchgeführt werden<sup>3</sup>. Die Strecke war aufgrund des Ausflugsverkehrs eine der lukrativsten bayerischen Lokalbahnen<sup>4</sup>. Noch vor dem Zweiten Weltkrieg wurde die Linie zur Hauptbahn aufgewertet und teilweise der Unterbau für das zweite Gleis geschaffen<sup>5</sup>. Bis September 1964 wurde die Strecke im Vorgriff auf die spätere Einführung des S-Bahn-Verkehrs saniert, Unterführungen wurden verlängert und verbreitert, und es wurden neue, stärkere Schienen verlegt und nahtlos verschweißt. Die maroden Holzschwellen wurden durch solche aus Stahl ersetzt<sup>6</sup>. Seit Mai 1971 ist die Linie elektrifiziert<sup>7</sup> und damit seit Sofpl. 72 Teil des Münchener S-Bahn-Netzes. Am 06.03.2001 wurde mit dem zweigleisigen Ausbau begonnen, der 2004 vollendet wurde; für eine ehemalige Lokalbahn eine einzigartige Erfolgsgeschichte.

Der Triebfahrzeugeinsatz auf dieser Strecke gestaltete sich höchst vielseitig. So war diese Strecke wohl an die vierzig Jahre eine Domäne der Akkutriebwagen des Bw München Ost: Von Mitte der zwanziger Jahre bis Ende der Fünfziger verkehrten hier die alten ETA 177, die berühmterberühmten Wittfeld-Kuhn'schen Heulbojen, bzw. deren Nachfolger, der ETA 179. Sie wurden abgelöst vom ETA 150, der bis zur Einführung des S-Bahn-Betriebes Dienst tat<sup>8</sup>. Bis vor einiger Zeit verkehrten hier die 420; jetzt versieht der moderne 423 seinen Dienst. Da die Strecke auch als Entlastung bzw. Umleitung für München – Rosenheim via Grafing diente, konnte man nach der Elektrifizierung schon einmal einen Güterzug hinter einer E 94 erleben<sup>9</sup>.

Außerdem war das die Einsatzstrecke für die Pt 2/3 (BR 70) des Bw München Ost zwischen 1928 und 1958<sup>10</sup>. Ansonsten lief hier so ziemlich alles: die GtL 4/4 (98<sup>8</sup>), GtL 4/5 (98<sup>10</sup>) oder die 98<sup>18</sup>(!), teilweise bis in die sechziger Jahre, in den Zwanzigern noch die alten Nassdampflok C VI (BR 54<sup>13</sup>) bzw. G  $\frac{3}{4}$  N (54<sup>14</sup>), in den Dreißigern G  $\frac{3}{4}$  H (BR 54<sup>15</sup>)<sup>11</sup> vor P- und GmP-Zügen, in der

<sup>1</sup> Thomas Guttman, *Giesing und die Eisenbahn*, München 1998, S. 90, S. 155

<sup>2</sup> Während die Kilometrierung der Deisenhofener Strecke ab MOP zählt, beginnt diejenige der Strecke nach Kreuzstraße in Giesing (km 2,150<sup>30</sup> von München Ost = Mitte Empfangsgebäude Giesing = km 0,0 nach Kreuzstraße).

<sup>3</sup> a. a. O. S. 95 f

<sup>4</sup> a. a. O. S. 91; mehr über den Ausflugsverkehr z. B. zur Kugleralm und zur Waldwirtschaft Fasangarten a. a. O. S. 93 ff

<sup>5</sup> a. a. O. S. 95 f

<sup>6</sup> nach Erinnerungen und Fotos des Verfassers; das alte Gleis wies noch geschraubte Stöße auf, die Verschraubungen der Laschen waren teilweise recht lose! Das neue Gleis wurde zwischen Taufkirchen und Deisenhofen teilweise auf dem rechten, teilweise auf dem linken Planum verlegt, so dass sich vollkommen unsinnig erscheinende S-Kurven ergaben. Es stimmt also nicht, wenn Guttman (a. a. O. S. 134) schreibt, dass „die bereits vorgenommenen Aufschüttungen nach Kriegsende [...] wieder abgebaut [wurden]“. (siehe Fotos). Der Grund für den zweigleisigen Ausbau ist in der geplanten Umgestaltung des Münchener Eisenbahnwesens Anfangs der Vierziger zu suchen; siehe Kapitel Giesing II.

<sup>7</sup> Einschalttag 11.05., offiziell 23.05., nach Hansjürgen Wenzel, *Chronik Mai 2001* in EK 5/2001, S. 16

<sup>8</sup> Siegfried Bufe *Eisenbahnen in Oberbayern*, München 1978, S. 167, 170, bzw. Guttman, a. a. O. S. 137 f

<sup>9</sup> Aufgrund der starken Steigungen des im Zuge des zweigleisigen Ausbaus zwischen 2002 und 2004 entstandenen Überwerfung zwischen Giesing und Fasangarten können heute keine Güterzüge mehr auf dieser Strecke verkehren.

<sup>10</sup> Andreas Knipping, *Die Baureihe 70*, Freiburg 1998, S. 164 ff, S. 175 ff

<sup>11</sup> siehe Peter Heinrich, *Die Baureihe 54<sup>13-15</sup>*, Freiburg 1988, S. 69, 94, 145 ff

unmittelbaren Nachkriegszeit die Kriegsloks der Reihe 52<sup>12</sup>, bis 1952 T 18 des Bw Ost<sup>13</sup>, um 1962 78er des Bw Hbf<sup>14</sup> oder im Winterfahrplan 64/65 sogar Mühltdorfer P8 und 01(!)<sup>15</sup>, gegen Ende der Dampflokzeit auch BR 50 im Personenzugdienst<sup>16</sup>. Sieben Jahre lang, bis zur Einführung der Münchener S-Bahn, verkehrten V 100 (und teilweise V 60!<sup>17</sup>) vor den Personenzügen, aber am Wichtigsten: Das war von 1938 bis zum September 1965 ein Aufgabenfeld für die Bubiköpfe aus München Ost<sup>18</sup>. Bisher nicht nachgewiesen aber nicht auszuschließen ist auch der aushilfsweise Einsatz von 94<sup>5</sup> vor Personenzügen.

An die Heulbojen, die 70er, die 54er und die 52er bestehen beim Autor keine Erinnerungen, da er die Strecke bewusst erst anfangs der Sechziger wahrgenommen hat: Bei Ausflügen ins Oberland wählte der Vater fast immer die B 13, und am Ortseingang von Unterhaching kreuzte die Bundesstraße die oben beschriebene Bahnlinie. So manches Mal musste man am Bahnübergang, dessen Schranken vom gleich rechterhand liegenden besetzten Haltepunkt Unterhaching aus bedient wurden, stehen bleiben, und dann kam nach einiger Zeit ein ETA gemächlich des Wegs. Heute gibt es hier eine Unterführung.

Lange Zeit registriert der Verfasser gar nicht, dass hier auch Dampflok verkehrten, bis eines Sommerabends im Jahre 1962 eine 64 vor einem Zug, bestehend aus drei Donnerbüchsen (Bi 28) und einem uralten dreiachsigen preußischen Packwagen (Pw Pr 02a) die B 13 querte. Jetzt wurde ihm auch klar, was das für Loks waren, die er zwei Jahre vorher in München Giesing gesehen hatte: eine Bekannte bezog ein Appartement in der Schwannseestraße, und aus dessen Fenster sah man im Dunkeln, es war wohl schon Herbst, im Schein der matten Bahnhofslampen des Giesinger Bahnhofs, Dampf Wolken aus dem Kamin einer Tenderlok quellen.

Die Bahnlinie Giesing – Deisenhofen wurde zur Lieblingsstrecke des Autors, und der Bubikopf ist bis heute der Favorit des Verfassers unter den Dampflok geblieben. Und das kam so:

Betriebsstellen an der Kbs 429e, 1964	
Mü-Giesing	km 2,16, siehe Kapitel „Giesing I“ und Gleisplan
Mü-Fasangarten	km 4, 83, Bahnhof, ein Ausweichgleis, ein Ladegleis, außerplanmäßige Zugkreuzungen möglich
Unterhaching	km 7,34, besetzter Haltepunkt
Taufkirchen-Unterhaching	km 8,94, Bahnhof, ein Ausweichgleis, ein Ladegleis, planmäßige Zugkreuzungen
Furth	km 11,1, unbesetzter Bedarfs-haltepunkt
Deisenhofen	Endpunkt, km 13,1

<sup>12</sup> Guttman, a. a. O. S. 88, 96. Nach Michael Reimer, *Die Lokomotiven der Baureihe 52*, Gülzow 1996, waren folgende Loks der BR 52 in Mü. Ost stationiert: 52 094, 1123, 1543, 1590, 1882, 1886, 1889\*, 1897, 1905, 1912, 1918, (1919\*), 1920, 1921, 1922, 1943, 1946, 2779, 3277, 3373, 3448, 3541, 3692, 3863, 4360, 4795, 5180, 5204, 5400, 5735, 5889, 6379<sup>II</sup>, 6430?, 6630?, 6936, 6974, 7071, 7263, 7303, 7381, 7446, 7449, 7606, 7719, 7724 (45 Loks, aber die meisten werden schadhaf auf irgendwelchen Bahnhöfen im Einzugsgebiet des Bw Mü Ost gestanden haben. Durch ein Foto belegt ist der Einsatz 1947 von 52 5180 bei Guttman, a. a. O.). Der größte Teil wurde zum 18.10.54 ausgemustert, der Rest zum 10. 8. 57. \*=Heizlok.

<sup>13</sup> Nach Jürgen U. Ebel, *Die Baureihe 78*, Freiburg 1990, S. 250 ff.

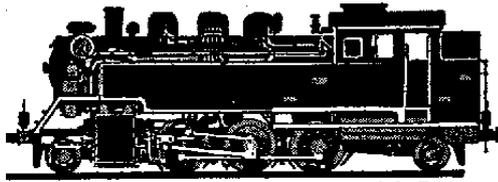
<sup>14</sup> T 18 beförderten im Sofpl 62 donnerstags einen Reisebüro-Sonderzug MOP – Schliersee ( Armin Franzke, *München Ost – Deisenhofen* in Wolf-Dietger Machel, (Hrsg.) Deutschen Nebenbahnen (Sammelwerk) München 1997, S. 9)

<sup>15</sup> nach Steffen Lüdecke, *Die Lokomotiven der Baureihe 01 beim Bw Mühltdorf* in Die Dampf-Bahn 26, Juni 1980, S. 28 ff., siehe auch Doku 1. Voraussetzung für den Einsatz der schweren Loks war mit Sicherheit der neue Oberbau (seit September 64, siehe auch Anmerkung 6, Abb. des Umlaufplans bzw. Kapitel Giesing I)

<sup>16</sup> Aufgrund eigener und fremder (z. B. Th. Pöschl) Fotografien lässt sich der Einsatz von BR 50 im Personenzugdienst zwischen ca Juli 64 und Januar 68 (!) nachweisen.

<sup>17</sup> Durch Fotos von Th. Pöschl dokumentiert z. B. V 60 883 des Bw München Ost im Sommer 64!

<sup>18</sup> nach Erinnerungen des Autors bzw. Andreas Braun, *Die Baureihe 64*, München 1986, S. 138 ff, bzw. Peter Melcher *Die Baureihe 64*, Freiburg 1987, S. 156 ff bzw. Umlaufplan BR 64 Bw München Ost Wifpl 65/66; siehe Doku 1.



I-C-I 2-Zyl.-Einheits-Personenzug-Tenderlokomotive, Reihe 64. Erb. v. Jung, Jungenthal a. d. Sieg.

Bei Zeeden fand der zwölfjährige Verfasser dann die Lok vom Bahnübergang in Unterhaching wieder. Zeedens Vignette stimmt zwar nicht ganz in allen Details, der Treib- und Kuppelraddurchmesser ist wohl etwas zu klein ausgefallen, die Lichtmaschine vor dem Schornstein besaßen die Bubiköpfe schon seit den dreißiger Jahren nicht mehr, Führerhaus und Kohlenkasten sind insgesamt zu lang, d. h. der Überhang hinten ist zu groß, aber im Großen und Ganzen passt's schon. Jedenfalls hat der Autor die Maschine sofort wiedererkannt. Zwar wurden die ersten 64er von Henschel gebaut, aber da Jung ein großes Kontingent an die Reichsbahn geliefert hat (100 von 520 Loks), ist Zeedens Angabe zum Hersteller durchaus gerechtfertigt.

Die Eltern eines weiteren Klassenkameraden zogen Ende 1963 in ein neues Eigenheim in Furth. Das bedeutete für den Freund plötzlich einen sehr langen und umständlichen Schulweg, auf dem er auch die Bahn, sprich die Strecke Furth – Giesing benutzen musste. Und er fing an, uns von grünen Plattformwagen und Dampfloks zu erzählen. Das Interesse unsererseits war geweckt. In den Osterferien 1964 fanden Hartmut und der Verfasser das erste Mal Zeit, ihn zu besuchen. Am Freitag den 20. März war es soweit.

Unser Zug nach Deisenhofen, der P 4221, ein – was wir nicht wussten – mit Dampfloks bespannter Schülerzug, sollte um 12.48 vom Giesinger Bahnhof abgehen; wir waren ca. 20 Minuten vor Abfahrt des Zuges am Bahnhof und lösten für DM 1.40 unsere Rückfahrkarten. Dann mussten wir erst einmal hinter der Barriere warten, denn auch hier gab es eine Bahnsteigsperrung. Als um fünf nach halb Eins ein ETA 150 aus München Ost einlief, hielten wir fälschlicherweise den für unseren Zug.

Wir gingen durch die Sperre, die Fahrkarte wurde geknipst<sup>19</sup> und wir stiegen ein. Natürlich blieben wir gleich vorne beim Triebwagenführer stehen, und als der ETA sich mit S-Bahn-ähnlichem Gebrumm auf den Weg machte, waren wir überglücklich. Weniger glücklich waren wir allerdings, als kurz vor der Überführung über die Chiemgaustraße unser Zug nach links das Gleis wechselte. Als der Steckdosen-Intercity dann auf der Höhe des Schrottplatzes nach Osten abbog, den BÜ Balanstraße kreuzte und alsdann die im Sommer 1934 gebaute Rampe zur Brücke über die Salzburger Autobahn hinaufbrummte, wussten wir: Hier stimmt was nicht. Wir hatten den Triebwagen nach Aying (P 4025, ab Giesing 12.38) statt den Zug nach Deisenhofen erwischt!

Also bei der nächstbesten Gelegenheit (in Perlach) aussteigen, und den Mann am Fahrkartenschalter um Rat fragen. Der riet uns, eine Fahrkarte nach Giesing zu kaufen und es mit unserer anderen Fahrkarte ein zweites Mal zu versuchen. Also mit dem nächsten ETA (4022) zurück nach Giesing, und wieder warten. Und während wir zum zweiten Mal hinter der Bahnsteigsperrung ausharrten, kam der verpasste Zug aus Deisenhofen zurück (4222, an Giesing 13.36), und der wurde, oh Jubel, von einem Bubikopf (64 340, siehe nächste Seite) gezogen. Begeisterungsgeplärr, Box in Anschlag gebracht, Foto gemacht – nur war es leider ein trüber Vorfrühlingstag, der letzte Schnee schmolz gerade, und sonderlich gut sind die Fotos deshalb nicht geworden. Sei's drum. Weiterhin war bedauerlich, dass offensichtlich die Donnerbüchsen und die alten preußischen dreiachsigen Gepäckwagen mittlerweile durch B3yge-Umbauwagen ersetzt worden waren. Aber wesentlich konnte das die Freude auch nicht schmälern.

<sup>19</sup> Der Beamte an der Sperre konnte uns auch nicht auf unseren Irrtum aufmerksam machen, da auf der Fahrkarte aufgedruckt stand: „Von München Giesing bis Furth (b. Deisenhofen) od. München Riem od. München Trudering od. Ottobrunn“. Und der 4025 hätte uns ja nach Ottobrunn bringen können. Weiter unten sind die Original-Edmonson-Fahrkarten vom 20. 3. 64 wiedergegeben.



Links: Der erste Bubikopf, den wir in Giesing fotografiert haben: 64 340 vom Bw München Ost (?) macht sich am 20.03.64 (!) vor dem P 4222 auf den Weg nach München Ost Pbf. Laut der einschlägigen Literatur gehörte die Lok zu diesem Zeitpunkt zum Bw Mühldorf, aber dieses Foto könnte der Gegenbeweis sein, und wurde daher auch in den Textteil aufgenommen. Leider lässt sich das Bw-Schild nicht lesen. (Foto H. Holz, Sammlung Ul.)

Endlich, eine Stunde später als geplant, diesmal im richtigen Zug, dem 4223 (ab Giesing 13.46), konnten wir nach Furth fahren.

Rechts: Blick aus dem Führerstand des ETA 150, Ausfahrt aus Fasangarten, 20.03.64: Das verfallene Gebäude rechts ist die ehemalige Waldwirtschaft, die einst für großes Passagieraufkommen gesorgt hatte. Das Gebäude wurde Anfang 1965 abgetragen. Man beachte den Scheibenwischer-Antrieb und entschuldige die grottenschlechte Aufnahmequalität! Die hellen Flecken im Bild sind Regentropfen auf der Scheibe! (Ul.)



Natürlich wieder vorn beim Triebwagenführer des ETA, wo man den Ausschlag des Zugkraftmessers und den Spannungsabfall der Batterien beim Anfahren beobachten konnte. Bei 60 km/h wurden die zwei (!) Fahrstufen zurückgeschaltet, der Wagen rollte. Rechts wieder der Schrottplatz, kalte, rostende Lokomotiven, das Heizkraftwerk der amerikanischen Siedlung, Bahnübergang, Bhf Fasangarten.

Über Unterhaching und Taufkirchen-Unterhaching erreichten wir um 14.01 Furth, wo wir den knuffigen ETA verließen und uns auf den Weg machten, den Freund zu besuchen.

Noch viel besser war dann die Heimfahrt: wir nahmen den P 4236 (ab Deisenhofen 18.34, ab Furth – Bedarfshalt – 18.37, an MOP 18.57), den wir am urigen Haltepunkt Furth – das war eigentlich nur ein mit Kies aufgeschütteter, 100 m langer Bahnsteig mit einem baufälligen, hölzernen Wartehäuschen in the middle of nowhere<sup>20</sup> – erwarteten. Die Abenddämmerung war schon weit

<sup>20</sup> Der Autor besitzt selbst leider kein Foto des Wartehäuschens Furth, aber in dem EK-Film *Die Baureihen 24 und 64*

fortgeschritten, als unser Zug mit dem rückwärts fahrenden Bubikopf mit Dreilichtspitzensignal und seinem aus drei Umbauwagen-Pärchen plus Pwi 32 bestehenden Zug um fünf nach halb Sieben in der Ferne auftauchte. Durch heftiges Winken machten wir den Lokführer auf uns aufmerksam. Der Zug hielt tatsächlich, und wir stiegen ein. Die B3yg-Wagen waren praktisch leer; es ging eigentlich nur darum, die für den Berufsverkehr stadtauswärts stark genutzte Garnitur nach München Ost zurückzubringen.

Klar, dass wir direkt hinter der Lok einsteigen und uns im Eingangsabteil des B3yg breit machen, dessen Innenbeleuchtung vom Zugführer bereits eingeschaltet ist. Doppelt klar, dass wir uns dann weit aus dem Fenster in den recht frischen Fahrtwind lehnen, als unser Zug loslegt. Direkt hinter der Lok mit Blick auf die Rauchkammer geht es im Dreiviertel-Takt der Schienenstöße über weite, damals noch vollkommen unverbaute Felder Richtung Taufkirchen-Unterhaching. Hier hält der Zug an. „Woit’s auf da Maschin’ mitfahr’n?“ ruft da plötzlich jemand.

Es ist der Lokführer der 64, der die beiden heranwachsenden Eisenbahnspinner bemerkt hat und ihnen offensichtlich eine Freude machen will.

Ganz ungläubig steigen wir (in Fahrtrichtung links) aus und stolpern über den Schotter zur Lok. „Kemmt’s auff“, meint der freundliche Lokführer einladend, worauf wir uns ein Herz fassen und das Allerheiligste auf der Führerseite entern (damit’s der Aufsichtsbeamte nicht sieht).

Bullige Wärme und dieser unvergleichliche Geruch von heißem Eisen, Öl und Schwefeldioxid empfängt uns. Schummeriges Deckenlicht, goldglänzende Armaturen und Manometer, das Spiel der beleuchteten Wassersäulen in den Glasröhren, der stählerne Glanz von Reglerhebel und Steuerungshandrad, der Buchfahrplan-Ausdruck in der Halterung, von einer kleinen Soffittenleuchte erhellt. Der Heizer hat gewaltig eingekachelt; warum, ist mir bis heute noch nicht klar. Denn eigentlich liegt die ganze Strecke in einem leichten Gefälle, und der Zug von ca. 115 t ist ein Klacks für eine 950 PS-Lok<sup>21</sup>. Vermutlich hat er in der Betriebspause in Deisenhofen das Feuer zu weit herunterbrennen lassen.

„Gell, die Lok ist eine 64er und wird auch Bubikopf genannt.“ Der Meister freut sich über unser Wissen.



18.42: Der Abfahrtsauftrag kommt, das bayerische Ausfahrtsignal zeigt schon Grün, der Lokführer löst die Bremse und öffnet den Regler, um ihn dann gleich wieder etwas zurückzunehmen. Langsam, mit den ersten Auspuffstößen, kommt der Zug in Fahrt. Regler weiter auf, Steuerung zurücknehmen; bei 60 km/h Regler schließen, Steuerung ganz auf rückwärts, Bläser auf, Speisepumpe zu. Rütteln der Lok im Leerlauf, die Schmierpumpe ratscht. Griff zum Bremsventil. Der Meister versteht sein Geschäft: Die B3yg-Wagen haben nur einlösige Bremsen. Aber Routine ist halt Routine. Besetzter Haltepunkt Unterhaching, 13,5 atü., fleißig arbeitender Kompressor. 18.45.

Der Heizer feuert. Aus der Feuertür gelbrote Lohe. Qualm über dem Schornstein, in der Dämmerung noch zu erkennen. Pfiff des Zugführers, Regler auf, der Kesselmanometer geht etwas zurück. Bahnübergang B 13, wartenden Fahrzeuge. Flott beschleunigt der Bubikopf, nach wenigen hundert Metern 60 km/h, Regler zu, Speisepumpe zu, Bläser auf. Der Lokführer wuchtet am Handrad, Steuerung ausgelegt. Die Lok ist offensichtlich nicht so gut gefedert wie ein B3yg. Rumpeln, Stoßen; Vorsignal Fasangarten, Grün über Grün. Einfahrtssignal, HP1, gleichzeitig zwei

ist eine Szene mit 64 339 an eben jenem Haltepunkt zu sehen, im Kommentar fälschlich als eine Aufnahme von der Strecke Markt-Schwaben – Erding bezeichnet. Der Haltepunkt und das Wartehäuschen wurden auf Initiative des Verkehrsvereins Deisenhofen 1934 errichtet (Franzke, a. a. O., S. 10). Um ca 1940 wurde im Vorgriff auf den zweigleisigen Ausbau schon ein neuer hoher Bahnsteig für das westliche zweite Gleis errichtet. Da dieser Bahnsteig hinter dem Wartehäuschen lag, war er weder nutzbar noch sein Vorhandensein einleuchtend, da das Bauwerk nicht als Bahnsteig erkennbar war.

<sup>21</sup> Laut Buchfahrplan 200t (bei Franzke, a. a. O. S. 9)

grüne Lichter: Vorsignal für Ausfahrt Fasangarten: „Einfahrt frei“, „frei“. Bremsen, Halt. Die Luftpumpe arbeitet. Kaum jemand steigt ein oder aus. Auch hier ist inzwischen die Bahnsteigbeleuchtung eingeschaltet, aus dem kleinen Stellwerksanbau dringt gemütliches Licht. Der Kesseldruck steigt. Rauschen des Injektors. Glas dreiviertel voll, Kessel 14 atü., der Heizer wirft noch mal einen Blick durch die Marcotty-Tür: Feuerbüchse voll. Das reicht bis MOP. Injektor zu. Metallischer Schlag mit Nachhall: Das Speiseventil fällt zu.

Pfiff, los geht's. 18.49. Das kleine bayerische Ausfahrtsignal zeigt schon lange grün. Bahnübergang Fasangartenstraße, Autos im Neonlicht. Bellender Auspuffschlag, zuckender Schieberkastenmanometer. 320° C Dampftemperatur. „Woit's no' amoi einischaung?“ Der Heizer öffnet die Feuertür. Zuckende Weißglut, Staunen, Feuertür zu. „Dös san 1100 Grad!“ Linkerhand die amerikanische Siedlung; aus den Fenstern des großen Kesselhauses des Heizkraftwerks fällt Neonlicht, gegen den inzwischen fast dunklen Himmel zeichnen sich schemenhaft die Kohlenhalden und die große Brückenkrananlage als Silhouette ab, von rechts schwenkt ein weiteres Gleis ein, in der beginnenden Dunkelheit gerade noch wahrzunehmen. Vorsignal, Grün über Gelb. Links der Schrottplatz, fast im Dunkel, dahinter zu erahnen die Aussegnungshalle des Friedhofes am Perlacher Forst<sup>22</sup>. In der Ferne zwei Einfahrtssignale, rechts HP0, links HP2, Vorsignal für die Ausfahrt Giesing: Doppelgrün. „Frei.“ „Frei.“ Regler zu, Steuerung ganz ausgelegt, Kohlengas im Führerhaus. Missbilligender Blick des Lokführers. Bläser auf. Rechts beleuchtete große Hallen: die Straßenbahnhauptwerkstätte. Bremsen, 50 km/h. Bremse lösen, das Signal Gelb-Grün gleitet vorbei. Bahnübergang Ständlerstraße. Wieder wartende Autos hinter geschlossenen Schranken. Lichter der Großstadt. Rechterhand Industriegebiet, kaum noch im Dunkeln zu erkennen. Tanklager, Kesselwagen, Kaffeerösterei.

„Buam, hoit's eich fest“. Die Weichenstraße (bei km 2,6), die das Deisenhofener Gleis in die Strecke aus Kreuzstraße einfädelt, damit auf dem Abschnitt Giesing – München Ost brav auf dem rechten Gleis gefahren wird, besteht aus einer Baeseler-DKW mit außenliegenden Zungen und aus den Standardweichen mit 140 m Halbmesser, die nur mit 40 km/h befahren werden dürfen. Der Zug rollt, 43 oder 45 zeigt der Tacho. Ein mehr als ordentlicher Ruck nach rechts, dann nach links.

Unter uns Autos im Neonlicht. Vierspurig. Mittlerer Ring, Chiemgaustraße<sup>23</sup>. Inzwischen ist es praktisch dunkel. Das kleine mechanische Stellwerk gleitet rechter Hand vorbei; links (auf unserer Seite) sieht man ein paar gedeckte Güterwagen auf den Gleisen des Ladehofes herumstehen, schwach beleuchtet vom Schein hoher Laternen. Die trüben Bahnsteiglampen des Bahnhofs. Bremsen, ein Ruck, der Zug steht. Luftpumpe. Die Bahnhofsuhr zeigt 18.53. Der Zug ist eine Minute vor Plan. Überschwänglich bedanken wir uns beim Personal. Der freundliche Lokführer drückt jedem von uns noch einen Ballen Putzwolle in die Hand, damit daheim „die Mama net schimpft“ und komplimentiert uns zur Heizerseite. Klar, wir sollen in Fahrtrichtung rechts aussteigen, damit der Giesinger Bilettknipser nichts merkt.

So trunken vor Glück steigen wir vom Führerstand, dass wir uns nicht einmal die Loknummer merken. Ein nie wieder gut zu machendes Versäumnis<sup>24</sup>. Wir bleiben erst einmal auf der dem Empfangsgebäude abgewandten Seite des Zuges stehen. Dann schnauft der 4236 pünktlich um 18.54 Richtung MOP davon. Wir blicken den zwei schwindenden Rücklichtern noch lange nach. Neben uns, auf Gleis 4, steht vor dem roten Ausfahrtsignal eine 94<sup>5</sup> mit einer Reihe Güterwagen, qualmt vor sich hin und wartet auf die Freigabe der Strecke nach München Ost. Die muss natürlich auch erst einmal betrachtet werden. Der Aufsichtsbeamte an der Bahnsteigsperrung wundert sich

---

<sup>22</sup> Der Friedhof, gleich südlich an das berüchtigte Gefängnis Stadelheim anschließend, entstand um 1931. Damals wurde auch die markante Aussegnungshalle errichtet. Der Friedhof erlangte traurige Berühmtheit, da hier bis 1945 über 4000 in der Haftanstalt hingerichtete Opfer der NS-Gewaltherrschaft bestattet wurden, u. A. die Geschwister Scholl.

<sup>23</sup> Die Bahnunterführung besteht auch heute noch aus dem ursprünglichen Bauwerk aus den 20er Jahren. Die Widerlager lassen auf einen geplanten viergleisigen Ausbau (1940/41) schließen.

<sup>24</sup> Folgende Loks böten sich an: 64 151, 242, 258, 284, 303, 340, 343, 357, 451. Vielleicht war's des Autors Liebling, 64 242.

wahrscheinlich, wo wir dann so spät noch herkommen, die anderen Fahrgäste haben die Sperre längst passiert, aber er sagt nichts, und auf unsere Bitte hin dürfen wir die Fahrkarten behalten.

Dampfbetriebener Münchener Vorortverkehr im Frühjahr 1964. Für Hunderte von Pendlern und für die Personale alltäglich, für uns ein unvergessliches und unvergessenes Erlebnis, auch wenn es nur eine knappe Viertelstunde gedauert hat und fünf Jahrzehnte her ist. –

Auf dem Weg nach Hause durch die Chiemgaustraße lassen wir das einmalige Erlebnis noch einmal Revue passieren. „Hast des Feier gseng?“ „Aber mehra ois Sechzge issa net gfahr'n.“ „Mei, und der Ruck bei da Weich'n.“ Und die Kameraden vom Pfiff-Klub waren ganz neidisch, als wir ihnen nach den Ferien von unseren Abenteuern erzählten. Doch Thomas, der Kamerad aus Furth, meinte, dass wir ganz schöne Deppen seien, weil wir uns nicht die Loknummer gemerkt hatten. Wie wahr!



Oben: Das Empfangsgebäude von Fasangarten: Stellwerksanbau, Güterschuppen, hölzerne Laternenmasten: Lokalbahndyill pur direkt am südlichen Rand des Münchener Burgfriedens, aber noch auf dem Stadtgebiet!

Lokalbahnmäßig auch die Gleisanlage: Eine Ausweiche, ein ursprünglich über vier Weichen angeschlossenes Ladegleis, vier bayerische Ausfahrtsignale, zwei Einfahrtsignale.

Das Foto (Ul.) entstand im Juni 1965: Die Waldwirtschaft ist inzwischen schon abgerissen.

Die S-Bahn verläuft heute hier in einem tiefen, zweigleisigen Trog; doch das Gebäude existiert noch. Der heutige S-Bahn-Haltepunkt befindet sich einige hundert Meter weiter nördlich, der HP Fasanenpark heute südlich des BÜ Zwergerstr. (siehe unten).

Rechts: Ebenfalls im Juni 1965 aufgenommen (Ul): Der ETA 150 021 macht sich als 4238 um 19.14 mit seinem Beiwagen auf den Weg nach Giesing und München Ost Pbf. Von Mitte der 50er Jahre bis zur Einführung der S-Bahn 1972 waren die Akku-Blitze des Bw München Ost hier im Einsatz.





Oben: Zwar ein Jahr später aufgenommen (09.09.64,UI.), aber hier unverzichtbar: Die 64 451 wartet mit ihrem P 4229 in München Giesing auf den Abfahrtsauftrag, während sich Bahnbedienstete mit dem Expressgut abmühen. Das Lokpersonal betrachtet gelassen das Geschehen. Unten: Ausfahrt des 4229 (beide Fotos UI.)



Auf den folgenden Seiten begeben wir uns am 11.09.64 an die Kbs 429e zwischen Taufkirchen-Unterhaching und dem Haltepunkt Furth. Was aus der Retrospektive so fasziniert: Die Weite der noch vollkommen unverbauten Schotterebene südlich von München. Heute ist der südliche Münchener Speckgürtel weitgehend zugebaut. Da haben sich einige Bauunternehmer und ‚Millionenbauern‘ eine goldene Nase verdient!



Oben: Der P 4233 (ab Mü Ost Pbf 16.56) ist gerade leicht verspätet (17.15, Plan 17.13) in Taufkirchen-Unterhaching angekommen, die Berufspendler strömen der Bahnsteigsperrung zu, um die Fahrkarten beim Bemühten vorzuzeigen. Wie in Fasangarten gefallen die kleinen, bayerischen Ausfahrtsignale und das schlichte Klinker-Empfangsgebäude mit dem Stellwerksanbau. Irgendwie erinnert der Baustil mit dem abgewalmten Satteldach und den Schornsteinen an österreichische Gepflogenheiten. Wie in Fasangarten: Bahnsteiglaternen an Holzmasten.

Demnächst wird das alte Holzschwellengleis mit den verschraubten Schienstößen ausgewechselt werden. Gleich wird die 64 357 des Bw München Ost Richtung Furth/Deisenhofen loslegen (Ul.).

Nächste Seite: Zwei Mal Ausfahrt des P 4233 aus Taufkirchen-Unterhaching Richtung Deisenhofen (an 17.21) mit 64 357 des Bw München Ost (beide Fotos Ul.): Lokbahnromantik in unmittelbarer Nähe einer aufstrebenden Millionenstadt! Man beachte die flotte Schiebermütze des Lokführers, die putzige sechspolige Telegrafenanleitung und die Feuerungskünste des Heizers: Nix Qualm!!



Nächste Seite oben: Stellen wir uns einfach vor, dass der Bubikopf im Bild die 64 357 ist, die mit dem Gegenzug 4234 (Deisenhofen ab 17.52) nach Taufkirchen-Unterhaching zurückkehrt (an 18.01), dort den 4235 kreuzen (an 18.00) und MOP um 18.16 erreichen wird. Wie es jedoch der zu hohe Sonnenstand und der hemdsärmelige Lokführer an den Tag bringen: Es ist eine unbekannte 64 mit dem 4230 (ab Deisenhofen 16.22, Taufkirchen-Unterhaching 16.30, an MOP 16.46).

Sehr schön zu erkennen: Die Trassierung für den zweigleisigen Ausbau aus dem Jahr 1940, die ganz offensichtlich nicht zurückgebaut worden war. Das Auswechseln der alten Gleise ist in vollem Gange (Ul).



Unten: Der P 4235 (an Deisenhofen 18.08) zwischen Taufkirchen-Unterhaching (das Bahnhofsgebäude und das Einfahrtssignal sind links im Bild noch erkennbar) und Furth am 11. September 1964 (Foto U1). In Taufkirchen-Unterhaching hat er soeben den 4234 gekreuzt. Es ist ein warmer Spätsommerabend, viele Fenster der B3yg-Umbauwagen sind geöffnet, die rostbraunen Vorhänge flattern im Fahrtwind. Die Gegend ist noch vollkommen unverbaut, aber die neue Unterführung bei km 9,531 lässt bereits erahnen, was die Zukunft acht Jahre später bringen wird: die Strecke wird ein Teil des Münchener S-Bahn-Netzes werden. Das Trasse ist schon (seit 24 Jahren!) für zweigleisigen Betrieb ausgebaut (was die Ausstattung mit dem zweiten Gleis im 21. Jahrhundert sehr erleichtern werden wird), die Gleise werden gerade erneuert.

Während des Aufenthaltes hatte der Heizer so kräftig geschippt, dass die Ackermänner abbliesen. Die Rauchwolke hängt noch über dem damals ländlich-verschlafenen Ortsteil Westerham; inzwischen ist das Feuer gut durchgebrannt. Zuglok ist die 64 242 des Bw München Ost; die Zugzusammenstellung ist typisch für den zweiten und dritten Zug des abendlichen Berufsverkehrs: Während für den ersten Zug zwei Umbauwagen und der Pwi 32 genügt haben, hat man jetzt einfach noch zwei B3yge-Pärchen angehängt, um den Pendlern ein ausreichendes Beförderungsangebot zu bieten. Rechts achtlos in die Landschaft geworfen: Die Individualverkehrsmittel der vierzehnjährigen Trainspotter!





Nachschuss auf den selben Zug: Links auf dem Bahndamm sieht man die alten, ausgebauten Schienen. Direkt vor der Zugspitze (nein, nicht der Berg!) das Vorsignal Einfahrt Taufkirchen-Unterhaching. Wo sich im Bild Waldrand, Gleise und Horizont treffen, liegt der Haltepunkt Furth. Auch hier wieder bestechend: Die Weite der noch unverbauten Landschaft. Heute unterquert vor dem Waldrand die A 995 die Strecke Die langen Schatten zeigen: Gleich wird die Sonne untergehen. Ade, Münchener Dampf-S-Bahn...

Rechts: Verlauf der Kbs 429e von München Ost Pbf über München Giesing nach Deisenhofen (Ausschnitt aus Übersichtskarte zum Amtlichen Kursbuch Süddeutschland Sofpl. 1955)



Unten: Aus dem Amtlichen Kursbuch Winterfahrplan 1963/64: Man erkennt schön den Triebfahrzeugeinsatz: Dampzüge (BR 64) während des Berufsverkehrs, in den verkehrsschwächeren Zeiten Triebwagen (ETA 150). Und für die Nachtschwärmer gab es noch den Bahnbus (siehe entsprechende Fußnote im Kapitel „Giesing 1“)! Welch Service! Im nächsten Fahrplan war der 4221/4222 kein Dampfzug mehr, sondern ein ETA 150. Übrigens: Das X bedeutet Bedarfshalt!

429 e München Ost—Deisenhofen		Am 24. und 31. XII. Zug- und Busverkehr wie an Sa												Alle Züge 2. Klasse, alle ab 08					
MU Hbf Holzkielner Bf. 427 ab	...	0.15	3.45	...	4.52	...	6.20	...	7.03	...	7.25	...	7.25	...	12.25	...	13.28	...	
München Ost 428 an	...	0.32	4.02	...	5.05	...	6.32	...	7.13	...	7.35	...	7.35	...	12.39	...	13.37	...	
BD München	Zug Nr	1001	1003	...	4203	4205	4257	4207	4209	4225	4211	4213	4215	4217	4219	4221	4223	4227	
0,0 München Ost	s. a. ab	0.33	4.03	...	5.20	X 5.42	6.11	X 6.14	X 6.44	7.15	X 7.25	8.00	9.15	10.13	11.30	12.44	...	13.42	14.37
2,2 München-Giesing	429 d ab	0.43	4.13	...	5.24	X 5.46	6.15	6.19	6.48	7.19	X 7.29	8.04	9.19	10.17	11.34	12.48	...	13.46	14.41
4,9 München-Fasangarten	429 d ab	0.48	4.18	...	X 5.28	X 5.49	X 6.18	6.24	6.52	7.23	X 7.37	X 8.07	X 9.22	X 10.20	11.38	12.52	...	13.50	14.44
7,4 Unterhaching	429 d ab	0.53	4.23	...	X 5.32	X 5.53	6.21	6.28	6.57	7.27	X 7.41	8.11	9.27	10.24	11.42	12.56	...	13.54	14.48
8,9 Taufkirchen-Unterhaching	429 d ab	1.00	4.30	...	X 5.38	X 6.03	X 6.27	6.36	7.07	7.34	X 7.47	X 8.17	X 9.33	X 10.30	X 11.48	13.03	...	14.01	14.54
11,1 Furth (b Deisenhofen)	429 d ab	1.07	4.37	...	X 5.45	X 6.07	X 6.30	X 6.40	X 7.11	7.37	X 7.50	8.20	9.36	10.33	11.51	13.06	...	14.04	14.57
13,1 Deisenhofen 429, a. f.	an	1.13	4.43	...	5.42	X 6.07	X 6.30	X 6.40	X 7.11	7.37	X 7.50	8.20	9.36	10.33	11.51	13.06	...	14.04	14.57
MU Hbf Holzkielner Bf. 427 ab	...	15.24	16.35	17.00	17.33	...	19.04	...	20.25	...	21.15	22.15	23.15	...	23.32	...	...	...	
München Ost 428 an	...	15.37	16.46	17.10	17.47	...	19.15	...	20.36	...	21.32	22.32	23.32	...	...	...	...	...	
BD München	Zug Nr	4229	4233	4235	4237	4239	4241	4243	4245	4249	1005	1007	1009	...	...	...	...	...	
München Ost	s. a. ab	15.45	17.00	17.40	18.23	18.48	19.24	20.23	20.39	21.25	X 21.33	22.33	23.33	...	...	...	...	...	
München-Giesing	429 d ab	15.49	17.04	17.44	18.27	18.54	19.28	20.27	20.43	21.29	X 21.43	22.43	23.43	...	...	...	...	...	
München-Fasangarten	429 d ab	15.53	17.08	17.49	18.31	18.59	19.32	20.30	20.46	21.36	X 21.48	22.48	23.48	...	...	...	...	...	
Unterhaching	429 d ab	15.57	17.13	17.54	18.35	19.03	19.36	20.35	20.50	21.40	X 21.53	22.53	23.53	...	...	...	...	...	
Taufkirchen-Unterhaching	429 d ab	16.00	17.17	18.00	18.41	19.09	19.39	20.38	20.56	21.43	X 22.00	23.00	0.00	...	...	...	...	...	
Furth (b Deisenhofen)	429 d ab	X 16.03	17.21	18.04	18.44	19.12	19.43	20.41	X 20.59	X 21.46	X 22.07	23.07	0.07	...	...	...	...	...	
Deisenhofen 429, a. f.	an	16.06	17.25	18.08	18.48	19.16	19.46	20.44	X 21.02	X 21.49	X 22.13	23.13	0.13	...	...	...	...	...	
0,0 Deisenhofen 429, a. f.	ab	0.20	...	1.20	4.50	5.52	X 6.22	6.56	X 7.21	X 7.43	X 8.00	X 8.38	9.46	10.42	12.10	13.16	...	14.10	15.07
2,0 Furth (b Deisenhofen)	ab	0.26	...	1.26	4.56	5.55	X 6.26	6.59	X 7.24	X 7.45	X 8.03	X 8.39	9.49	10.45	12.13	13.19	...	X 14.13	X 15.10
4,2 Taufkirchen-Unterhaching	ab	0.33	...	1.33	4.53	5.59	X 6.32	7.03	X 7.28	X 7.49	X 8.07	X 8.45	9.53	10.48	12.17	13.23	...	X 14.17	15.14
5,7 Unterhaching	ab	0.39	...	1.39	4.59	6.02	X 6.36	7.07	X 7.31	X 7.52	X 8.10	X 8.48	9.56	10.52	12.20	13.27	...	X 14.20	15.17
8,2 München-Fasangarten	ab	0.44	...	1.44	4.54	6.06	X 6.40	7.11	X 7.36	X 7.55	X 8.14	X 8.51	X 9.59	X 10.55	12.24	13.31	...	X 14.23	X 15.20
10,9 München-Giesing	s. a. ab	0.49	...	1.49	5.20	6.11	X 6.45	7.16	X 7.41	X 8.00	X 8.19	X 8.55	10.04	11.00	12.29	13.36	...	X 14.28	15.25
13,1 München Ost	429 d an	1.05	...	2.05	5.45	6.39	X 7.20	7.45	X 7.44	X 8.03	X 8.22	X 8.58	10.07	11.03	12.32	13.39	...	X 14.31	15.28
München Ost 427 ab	...	16.20	...	17.52	18.34	19.01	19.29	19.53	...	20.49	21.20	21.54	X 22.20	23.20	...	...	...	...	...
München Ost 428 an	...	16.24	...	17.56	18.37	19.04	19.33	19.55	...	20.52	21.23	X 21.57	X 22.26	23.26	...	...	...	...	...
Taufkirchen-Unterhaching	429 d ab	16.28	...	18.01	18.42	19.08	19.40	19.59	...	20.55	21.28	22.00	X 22.31	23.31	...	...	...	...	...
Unterhaching	429 d ab	16.32	...	18.04	18.45	19.11	19.43	20.02	...	20.59	21.31	22.04	X 22.34	23.34	...	...	...	...	...
München-Fasangarten	429 d ab	16.36	...	18.08	18.49	19.15	19.47	20.04	...	X 21.02	21.35	X 22.07	X 22.44	23.44	...	...	...	...	...
München-Giesing	s. a. ab	16.41	...	18.12	18.54	19.20	19.52	20.09	...	21.07	21.40	22.12	X 22.49	23.49	...	...	...	...	...
München Ost 429 d an	...	16.44	...	18.16	18.57	19.23	19.55	20.12	...	21.10	21.43	22.15	...	...	...	...	...	...	...
München Ost 427 ab	...	18.21	19.22	19.49	...	...	...	...	...	21.22	...	22.36	...	...	...	...	...	...	15.53
MU Hbf Holzkielner Bf. 428 an	...	18.35	19.37	20.00	...	...	...	...	...	21.37	...	22.51	X 23.05	0.05	...	...	...	...	16.05
BD München	Zug Nr	4230	4234	4236	4238	4240	4242	4244	4246	4250	1008	1010	...	...	...	...	...	...	...
Deisenhofen 429, a. f.	ab	16.20	...	17.52	18.34	19.01	19.29	19.53	...	20.49	21.20	21.54	X 22.20	23.20	...	...	...	...	...
Furth (b Deisenhofen)	ab	16.24	...	17.56	18.37	19.04	19.33	19.55	...	20.52	21.23	X 21.57	X 22.26	23.26	...	...	...	...	...
Taufkirchen-Unterhaching	429 d ab	16.28	...	18.01	18.42	19.08	19.40	19.59	...	20.55	21.28	22.00	X 22.31	23.31	...	...	...	...	...
Unterhaching	429 d ab	16.32	...	18.04	18.45	19.11	19.43	20.02	...	20.59	21.31	22.04	X 22.34	23.34	...	...	...	...	...
München-Fasangarten	429 d ab	16.36	...	18.08	18.49	19.15	19.47	20.04	...	X 21.02	21.35	X 22.07	X 22.44	23.44	...	...	...	...	...
München-Giesing	s. a. ab	16.41	...	18.12	18.54	19.20	19.52	20.09	...	21.07	21.40	22.12	X 22.49	23.49	...	...	...	...	...
München Ost 429 d an	...	16.44	...	18.16	18.57	19.23	19.55	20.12	...	21.10	21.43	22.15	...	...	...	...	...	...	...
München Ost 427 ab	...	18.21	19.22	19.49	...	...	...	...	...	21.22	...	22.36	...	...	...	...	...	...	15.53
MU Hbf Holzkielner Bf. 428 an	...	18.35	19.37	20.00	...	...	...	...	...	21.37	...	22.51	X 23.05	0.05	...	...	...	...	16.05

Unten: Aus *Bundesbahndirektionen Augsburg/München, Übersicht der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstige Besonderheiten La* gültig vom 28. Oktober bis 3. November 44. Woche 1956 (Sammlung UI): Das Gleis scheint ziemlich marode gewesen zu sein.

**118 a München Ost Pbf — Deisenhofen**

247	Mü-Giesing	2,6—3,0	30	alle Z	15. 10.		Umbaureifes Gleis
	Mü-Fasangarten				1956		
Sig Lf 1, an den Ausfsig, nur 220 m vor Sig Lf 2							

**118 b Deisenhofen — München Ost Pbf**

248	Mü-Fasangarten	3,0—2,6	30	alle Z	15. 10.		Umbaureifes Gleis
	Mü-Giesing				1956		