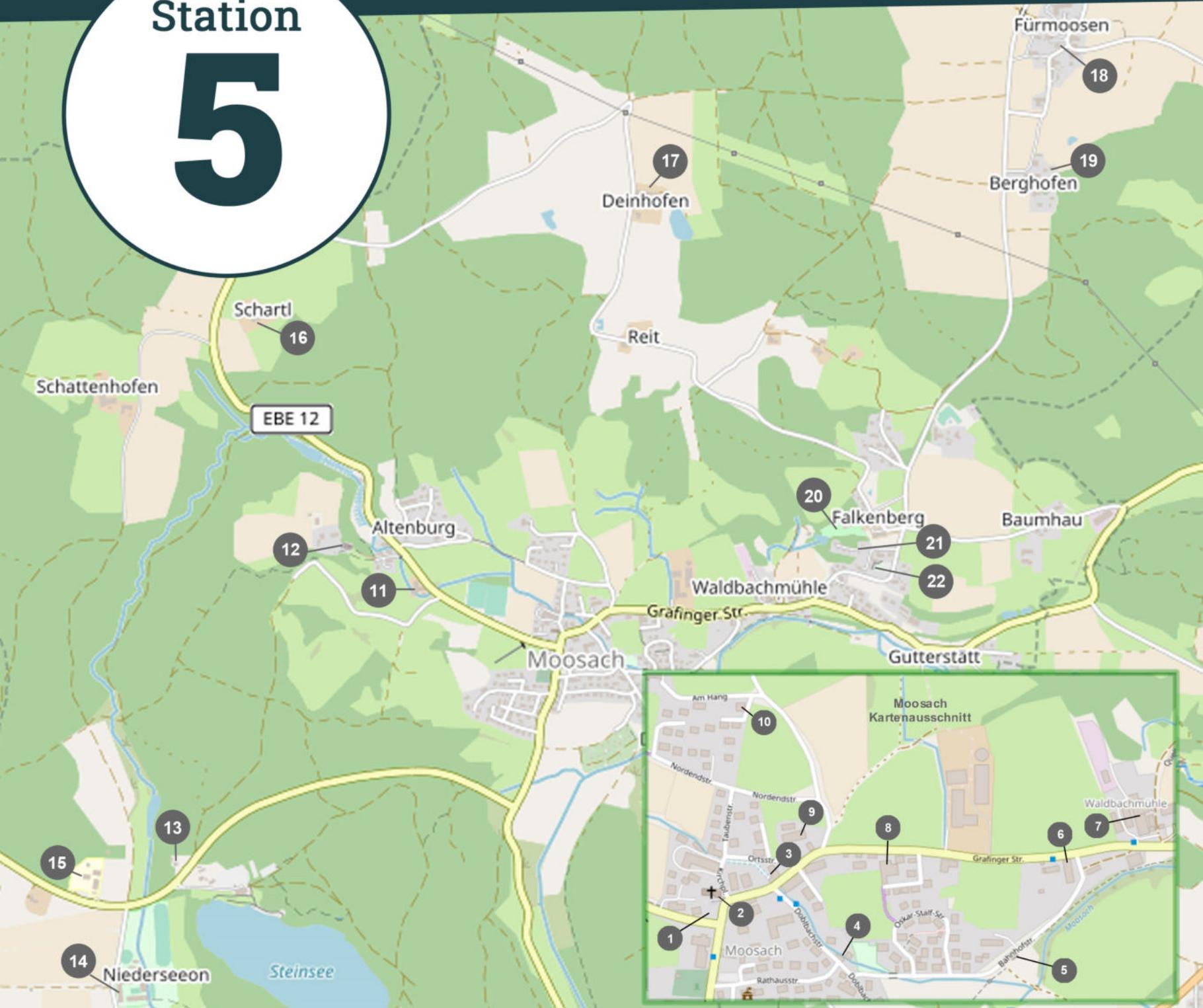


Sie befinden sich auf einem historischen Rundweg durch Moosach mit 22 Stationen.

Station

5



Viele historische und zeitgenössische Informationen finden Sie auch in unserem Heimatbuch. Darüber hinaus Geschichten aus Vergangenheit und Gegenwart Moosachs. Gehen Sie einfach im Internet auf www.moosach.info/heimatbuch.

Jetzt aber erst einmal Infos zur hiesigen Station unseres Rundwegs.



Noch lange nicht Endstation Der Alte Bahnhof lebt



Jugendtreff und Hammerwerfer-Anlage am Alten Bahnhof

Nach der endgültigen Stilllegung der Lokalbahn-Strecke Grafing – Glonn im Jahre 1971 schienen auch die Tage des Moosacher Bahnhofs gezählt. Ein Bahnhof ohne Gleise machte eigentlich keinen Sinn (siehe auch „Nonne als Entwicklungshelfer“).

Der Reihe nach: Zunächst hielten sich die Begehrlichkeiten an der Immobilie Alter Bahnhof in Grenzen. Ein Lokführer aus Kirchseeon nahm sich schließlich im Jahre 1980 des inzwischen stark heruntergekommenen Bauwerks an. Ausgestattet mit einem zehnjährigen Pachtvertrag von der Bundesvermögensverwaltung renovierte er die „Bude“ und verwandelte sie in ein schmackes Feriendomizil.

Der Alte Bahnhof war aus seinem Dornröschenschlaf erwacht. Dem Lokführer folgte die Gemeinde Moosach – seit 1997 Besitzer des Gebäudes – selbst als Bauherr. Für die Instandsetzung konnten der Falken-

berger Zimmerer Fritz Simmer und viele freiwillige Helfer gewonnen werden.

Nach der Renovierung kamen die Begehrlichkeiten, als erste Untermieter wollten der Ski-Club Falkenberg sowie die Hammerwerfer einziehen, auch ein Café wurde diskutiert. Die Entscheidung, auf Pachteinnahmen



Der Alte Bahnhof ist aus seinem Dornröschenschlaf erwacht.



Ballonfest 2000, im Hintergrund das Sackmannhaus

zu verzichten und das Kulturobjekt Alter Bahnhof der Allgemeinheit zu überlassen, war wohl dann die beste. Der Bürgermeister entscheidet, wer ihn nutzen darf, der Kulturkreis kann und soll die kulturellen Veranstaltungen koordinieren. Private Feiern sind ausgeschlossen, nur Feste für die Allgemeinheit werden erlaubt.

Nach dem Jahrhunderthochwasser 2002, als der Jugendtreff (JIM) im Keller des Schulhauses verwüstet war, diente der Alte Bahnhof den Jugendlichen vorübergehend als Treffpunkt. Seit 2003 hat der Alte Bahnhof Gesellschaft: Gleise wurden gelegt und ein Eisenbahnwaggon „eingeflogen“ – als Angebot für einen Jugendtreff. Eine originelle Idee.

Der Alte Bahnhof wird an verschiedenen Festen zum Treffpunkt für Jung und Alt. Z.B. feierten hier die Moosacher im Juni 2000 das Ballonfest der Freiwilligen Feuerwehr, alljährlich das CSU-Sonnwendfeuer mit dem Nachtflohmarkt der Elterngruppe oder das Weltuntergangs-Sonnwendfeuer Moosacher Künstler 2012.

Eine ganz besonders wichtige Funktion übernimmt der Bahnhof während der Vorbereitungszeit für einen neuen Maibaum. Längs des Gleises entsteht ein provisorischer Stadl, unter den der Maibaumrohling im Rahmen eines kleinen Festes geschoben wird. Fünf Wochen wird er nun unter diesem Dacherl bearbeitet und vom Alten Bahnhof aus bewacht. Tag für Tag kommen zahlreiche Moosacher vorbei, werden von rührigen Wachhabenden bewirtet und genießen die gemütliche Geselligkeit in und um das alte Gebäude.



Treffpunkt für die verschiedensten Geselligkeiten



Nachtflohmarkt in der Bahnhofstraße



„Weltuntergang“ – ein Künstlerprojekt 2012



Jährliches Sonnenwendfeuer



Tag der Einholung des Maibaums, rechts der provisorische Unterschlupf für den Maibaumrohling 1998



Krippenausstellung im Alten Bahnhof 2014



Mit ganz eigenem Charme - Bilder-Ausstellung 2011 nicht nur drin, sondern auch draußen

Aber auch ohne Maibaum schläft er nicht, der Alte Bahnhof: Der Kulturkreis Moosach belebt schon seit mehreren Jahren mit einer ganzen Reihe von Veranstaltungen den Raum und Moosach selbst, so z.B. seit 2012 mit einer Ausstellungsreihe: KULTUR IM ALTEN BAHNHOF, in der Moosacher Kunstschaffende ihre Werke ausstellen können – auch ohne Gleisanschluss, der Alte Bahnhof lebt.

Übrigens: Auch der Bahndamm lebt noch – in vielfältiger Hinsicht. Er ist als Landschaftsschutzgebiet ausgezeichnet, bietet seltenen Gräsern und Insekten Heimat. Und nach dem Willen zahlreicher Naturschützer soll das auch so bleiben. Ihrer Ansicht nach würde eine Umwandlung dieses längsten Biotops im Landkreis einen schweren Verstoß gegen den Artenschutz darstellen. Deshalb erteilten sie wiederholten Versuchen, den Bahndamm zu einem Radweg auszubauen, eine Absage. Der jüngste Anlauf, initiiert von der Landkreis-CSU, datiert aus dem Winter 2014. Wie umstritten die Idee ist, zeigen zwei Schlagzeilen in der Lokalpresse. Der „Initiative für neuen Radweg – Landrat Robert Niedergesäß und weitere CSU-Politiker setzen sich für die Strecke von Grafing-Bahnhof nach Glonn ein“ folgt wenige Tage später: „CSU-Radler kämpfen mit Gegenwind.“ Wer sich auf Dauer durchsetzen wird, Naturschützer oder Freizeitradler, wird sich zeigen.

Hanns Mutzbauer



Haltestation Kultur

Vom alten Bahnhof ist der letzte Zug längst abgefahren. Das Gleis hat sich davon gestohlen. Die letzte Lokomotive ist wahrscheinlich längst eingeschmolzen und die letzte Bahnhofsmaus ist schon längst ausgezogen, weil sie vergessen hatte, vom letzten Sack Weizen, der von Moosach nach Grafing speditiert wurde, einen großen Vorrat anzulegen. Der Alte Bahnhof, seiner Aufgabe beraubt, resignierte, wurde depressiv und beschloss zu verfallen. Nach ein paar Jahrzehnten war ihm das gelungen.

„Irgendwann bin ich eine Ruine“, dachte er, „dann komm ich unter Denkmalschutz und brauche mich um nichts mehr zu kümmern.“

Manchmal nachts, wenn der Wind durch die zersprungenen Fenster herein blies und durch das löcherige Dach wieder hinaus, dachte er an Grafing und an Glonn, die Bahnhöfe, die er nie gesehen und von denen ihm die Lokomotive erzählt hatte, denn die Dampflokomotive war der einzige Gesprächspartner, mit dem er sich in seinem langen Bahnhofslieben unterhalten konnte. Sie zischte ihm bei jedem Halt ein paar Neuigkeiten zu, die nur er verstand, weil er noch die alte Dampfsprache gelernt hatte.

Eines Tages, als der Regen wieder herabtropfte und er nasse Füße bekam, nahm er seine letzte Lebenskraft zusammen und flüsterte Vorübergehenden ins Ohr: „Du, ich bin eine Ruine und habe dauernd nasse Füße!“ Die meisten Leute zuckten mit den Schultern, aber in ein paar Ohren musste etwas hängen geblieben sein. Eines Tages kamen Männer mit Balken, Brettern und Mörtel, sägten, hämmerten und mauerten am alten Gemäuer herum. „Kommt jetzt die Lokomotive wieder?“, fragte der Bahnhof einen Mann, der immer sehr wichtig tat. „Nein“, sagte der, „jetzt kommt die Kultur!“

Neugierig geworden wollte der Bahnhof wissen: „Ist das was Schönes?“ „Das ist das Beste, was wir haben“, meinte der wichtige Mann, „ohne Kultur kann man nicht leben!“ „Aha“, sann der Bahnhof nach, „da hatte ich wohl keine, weil ich so herunter gekommen bin“. „Doch, du hast eine, wir haben das nur spät bemerkt. Du hast eine frühe Industriebautenkultur, deswegen bist du jetzt ein Kulturdenkmal. Wir besuchen dich jetzt ein paar Mal im Jahr.“

Seitdem erzählt der Alte Bahnhof den Vorübergehenden, er böte der Moosacher Kultur ein dichtes Dach, damit sie nicht verwässert wird.³

Wolfram Müller 2002

Die Eisenbahn

Wenn man so zurückdenkt, hat man die Bahn noch gut im Sinn. Der Zug war ja sehr interessant, man hörte ihn von Weitem. Der Dampf ging nach oben und wenn er losfuhr, ging das Getriebe ganz schön laut dahin, bis der Zug die richtige Schnelligkeit hatte. In der Früh ersetzte der Pfeifton den Wecker. Da ist man schnell vom Bett raus, na, der Zug pfeift schon. Wenn man auf dem Feld war, brauchte man keine Uhr, man wußte genau, wann Brotzeit ist und Mittag zum nach Hause und Abend zum Heimgehen. Der war ja immer pünktlich. Die Badegäste vom Steinsee kamen auch mit dem Zug und marschierten nauf. Auch Güterwagen waren dabei. Familie Etter, Herr Etter mit Töchtern Dora und Frieda waren am Schalter

Erinnerungen, aufgeschrieben von Kreszenz Maier 1996

Nonne als Entwicklungshelfer Die eiserne Straße erreicht Moosach



26. Mai 1894 – der erste Eisenbahnzug fährt in Glonn ein



Der Alte Bahnhof mit dem Nebengleis zum Sägewerk Sackmann

Der 26. Mai 1894 war für Moosach ein ganz besonderer Festtag: Mit großem Jubel, weiß-blauen Fähnchen und Böllerschüssen wurde der erste Eisenbahnzug, von Grafing kommend am Moosacher Bahnhof begrüßt.

Der langersehnte Bahnanschluss war Wirklichkeit geworden und die Lokalbahn Grafing – Glonn wurde feierlich eröffnet; zur großen Freude nicht nur der Bevölkerung, sondern vor allem auch der zwar noch kleinen, aber aufstrebenden Industrie. War man bis dahin doch auf das Pferdefuhrwerk und nicht gerade gute Straßen angewiesen, hatte also nur sehr beschränkte Transportmöglichkeiten.

In Moosach waren damals noch einige Mühlen in Betrieb, so die Mühle am Waldbach, die Heumühle (Heiligenmühle), die Angermühle und die Mühle in Gutterstätt. Es gab landwirtschaftliche Erzeugnisse, die man verkaufen wollte, es gab viele, die ihren Lebensunterhalt an anderen Orten, besonders in München verdienen wollten oder mussten. Sie alle versprachen sich große Vorteile und Erleichterung von diesem Bahnanschluss.

Ausschlaggebend zur Erschließung der abgelegenen Gegend war die zu dieser Zeit herrschende Nonnenplage (Schmetterling *Lymantria monacha*), die schon einen Schaden von über einer Million Festmeter Nutzholz angerichtet hatte – besonders im Ebersberger Forst. Man brauchte die Bahn zum Abtransport des gefährdeten Holzes, um auch so die weitere Ausbreitung dieser Plage in Richtung Süden zu verhindern.

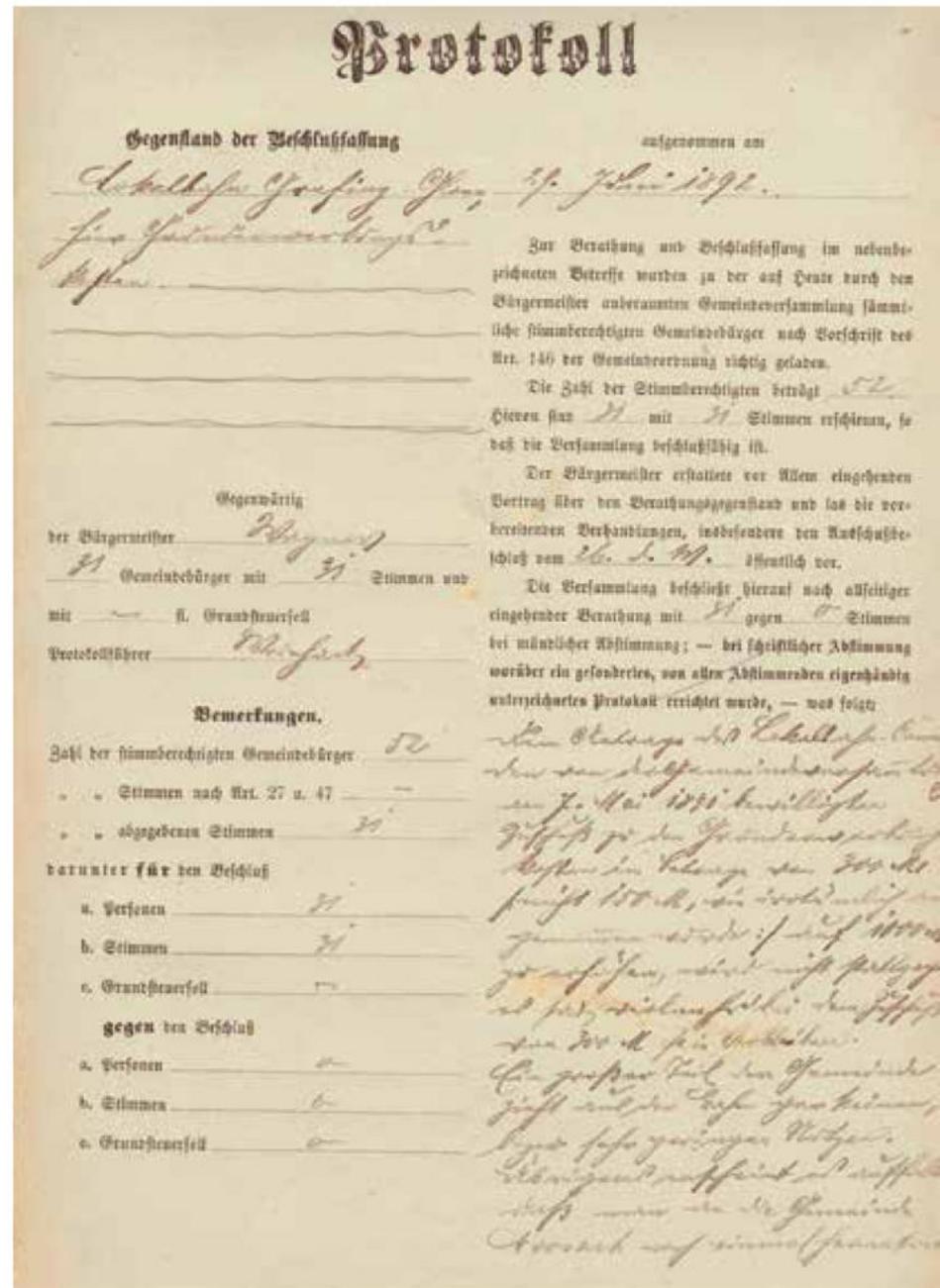
Glonn war am Bahnanschluss besonders stark interessiert. Es erfreute sich bei der Realisierung des Vorhabens der kräftigen Unterstützung „seines“ Reichstagsabgeordneten Wolfgang Wagner. So genehmigte der Bayerische Landtag am 31. März 1892¹ schließlich die Errichtung der Eisenbahnlinie und schon am 11. August 1893 wurde in Grafing mit den Bauarbeiten begonnen und mit Hochdruck vorangetrieben. Viele Arbeiter wurden eingesetzt, sogar im Winter wurde weitergebaut.

Bevor es soweit war, mussten einige Hürden genommen werden – wie wir den alten Gemeindeprotokollen entnehmen:

Am 7. Mai 1891 wurde in der Gemeindeversammlung unter Moosachs Bürgermeister Johann Wagner auf Antrag des „Eisenbahn-Baukomitees-Glonn“ mit vierzig gegen eine Stimme beschlossen: „Zu den Projektierungskosten werden 50 Mark, zu den Grunderwerbskosten 300 Mark aus Gemeindemitteln genehmigt, letzteres jedoch ohne irgendeine weitere

Verpflichtung, insbesondere ohne Garantie für die Bahnrente“ (Rendite).

Offensichtlich waren Moosachs Bürger damals schon etwas misstrauisch und nicht gerade großzügig. Ein Jahr später, am 29. Juli 1892 hatte die Gemeinde über einen Antrag des Lokalbahnkomitees, den Betrag auf 1000 Mark aufzustocken, zu entscheiden. Die Versammlung beschloss aber: „Dem wird nicht stattgegeben, es hat vielmehr bei dem Zuschuss von 300 Mark sein Verbleiben.



Protokoll vom 29. Juli 1892
Moosachs Gemeindeversammlung lehnt es ab,
den Zuschuss für den Bahnhof aufzustocken



Industriegleis zum Marmorwerk Hauser in Gutterstätt

Ein großer Teil der Gemeinde zieht aus der Bahn gar keinen, beziehungsweise sehr geringen Nutzen“. So schnell war die Gemeinde eben nicht bereit zu zahlen, denn ein Beschluss vom 4. September 1892 besagt: „Nachdem sich die Gemeinde Glonn dem Kgl. Staatsärar gegenüber für die gesamten Grunderwerbskosten (31 000 Mark) haftbar erklärt hat und die Gemeinde Moosach ohnehin 300 Mark beiträgt, verzichtet die letztgenannte Gemeinde zugunsten der erstgenannten auf einen Anteil an den allenfallsigen Einsparungen an den Grunderwerbskosten...“

Mit Protokoll vom 29. Januar 1893 übernimmt auf Vorschlag des Gemeindevorstandes dann die Gemeindeversammlung „die Verpflichtung zur Herstellung und Unterhaltung der Zufahrtsstraße... nicht aber die hierdurch entstehenden Grunderwerbskosten“. In nachfolgenden Versammlungen bekräftigen die Gemeindevertreter ihren einmal bezogenen Standpunkt, weitere Kosten nicht mehr zu übernehmen.

Am 18. Juli 1893 schreibt Protokollführer Weinhart, dass „vielfach mit sehr gefährlichen Elementen“ bei den Bahnarbeiten zu rechnen sei und dass es „zu Exzessen Anlass geben wird“. Die Bürger bitten daher „um zeitweilige Errichtung einer Gendarmeriestation“ (siehe auch „Wachtmeister und Gendarmen“).

In den Protokollen vom Mai 1894, also um die Zeit der Inbetriebnahme, geht es dann immer wieder um Herstellung und Kosten der Zufahrts- bzw. Ladestraße. Schließlich wird die Gemeinde doch durch Beschluss des Kgl. Bezirksamtes vom 31. Mai 1894 zur Herstellung dieser Straße zur Haltestelle verpflichtet. Sie vergibt die Arbeiten im Akkord, „zur Deckung der entstehenden Kosten werden die Erträge des einzuführenden Lokal-Bieraufschlages verwendet“.

In einer Aufzeichnung vom 9. Oktober 1894 heißt es dann trotz aller vorherigen Beschlüsse: „Ferner stellt

die Gemeinde die Lade- und Zufahrtsstraße her. Einschließlich der Kosten der Grunderwerbung wird diese Straße auf ca. 1000 Mark zu stehen kommen. Endlich wird eine neue Straße hergestellt, welche bei der Heumühle [Heiligenmühle] im Orte Moosach beginnt und zum Bahnhof führt, Kostenaufwand ca. 2000 Mark“. Die Kosten wurden durch ein Darlehen und den lokalen Bieraufschlag gedeckt; alle anwesenden Bürger stimmten zu.

Nun fuhr sie also, die Lokalbahn, und es stellte sich bald heraus, wie wichtig sie auch für Moosach war.

1907 konnte dadurch Josef Hauser sein Marmorwerk von Rosenheim nach Moosach verlegen. Er erhielt, genauso wie das Sägewerk Sackmann, einen eigenen Werksanschluss.

Im Laufe der Zeit wurden von der Bahn aus und nach Moosach Holz, Erdöl, Erdgas, Kohle, Koks, landwirtschaftliche Maschinen, Stückgut, Postgut, die frisch gemolkene Milch der in Altenburg stehenden Kühe des Gutes Niederseeon und vieles andere transportiert. Die Linie galt als durchaus wichtig und unentbehrlich – aber wie war es um die Rentabilität bestellt?

Diesbezüglich hat schon 15 Jahre nach der Eröffnung der Glonner Diakon Johann B. Niedermaier so seine Sorgen. In seiner Glonner Chronik schreibt er, dass „die Rentabilität der Bahn nicht gerade günstig ist“, aber niemand möchte sie missen und viele würden wünschen, die Strecke würde nach Aibling oder Westerham verlängert.² Das freilich blieb ein frommer Wunsch – die Frage der Rentabilität hing über der idyllischen Strecke immer wie ein Damoklesschwert und sollte schließlich zur Stilllegung führen.



Ein Tag zu Beginn des 20. Jh.: Milchkannen und Pendler warten auf den Zug

km	BD München	Zug Nr	2381	2383	9825	2385	2387	2389	2391	2393	2395	2397	2399
0,0	München Ost 428 a	ab	5.05	6.42	6.42	9.52		12.56	13.44	15.37	17.52	18.25	19.14
	Rosenheim	ob	5.10	6.22	6.22			13.33			17.25	18.53	19.53
1,7	BD München	Zug Nr	2381	2383	9825	2385	2387	2389	2391	2393	2395	2397	2399
0,0	Grafing Bahnhof 428 b	ab	5.45	7.07	7.07	10.16	12.20	13.20	14.26	16.36	18.20	19.27	19.40
1,7	Tagloching	ab	5.48	7.09	7.10	10.18	12.23	13.23	14.29	16.39	18.23	19.30	19.43
5,2	Moosach (b Grafing)	ab	5.54	7.15	7.17	10.24	12.29	13.29	14.35	16.45	18.29	19.36	19.49
9,0	Zinneberg	ab	6.00	7.20	7.25	10.29	12.34	13.34	14.41	16.51	18.35	19.42	19.55
10,6	Glonn	an	6.03	7.23	7.28	10.31	12.37	13.37	14.44	16.54	18.38	19.45	19.58
km	BD München	Zug Nr	2378	2380	2382	2384	2386	2388	2390	2392	2394	2396	2398
0,0	Glonn	ab	5.20	6.22	6.38	7.52	11.07	12.50	13.42	15.40	17.20	17.38	19.04
1,6	Zinneberg	ab	5.23	6.25	6.41	7.55	11.10	12.52	13.45	15.43	17.23	17.41	19.07
5,4	Moosach (b Grafing)	ab	5.29	6.31	6.47	8.02	11.16	12.59	13.51	15.49	17.32	17.47	19.13
8,9	Tagloching	ab	5.35	6.37	6.52	8.09	11.22	13.04	13.57	15.55	17.38	17.53	19.19
10,6	Grafing Bahnhof 428 b	an	5.38	6.40	6.55	8.12	11.25	13.07	14.00	15.58	17.42	17.56	19.22
	Rosenheim	an		7.36	7.36		13.50		16.32		18.52	18.52	20.08
	München Ost 428 a	an	6.07	7.23	7.23	8.37	11.52	13.46	14.29	17.06	18.22	18.22	19.51
	München Hof Holz Bf	an	6.23	7.41	7.41	8.54	12.10		14.46		18.43	18.43	20.10

a X außer Sa
 c Sa und +
 h X außer Sa, auch 31. V., 21. VI. und 15. VIII.
 w Haupthalte

X-Züge nicht 21. VI., 15. VIII. †-Züge auch 21. VI., 15. VIII.

Fahrplan in den Kriegsjahren um 1940



Abschied am Moosacher Bahnhof – Centa Fedlmeier schaut hinab zu Peter Demmel

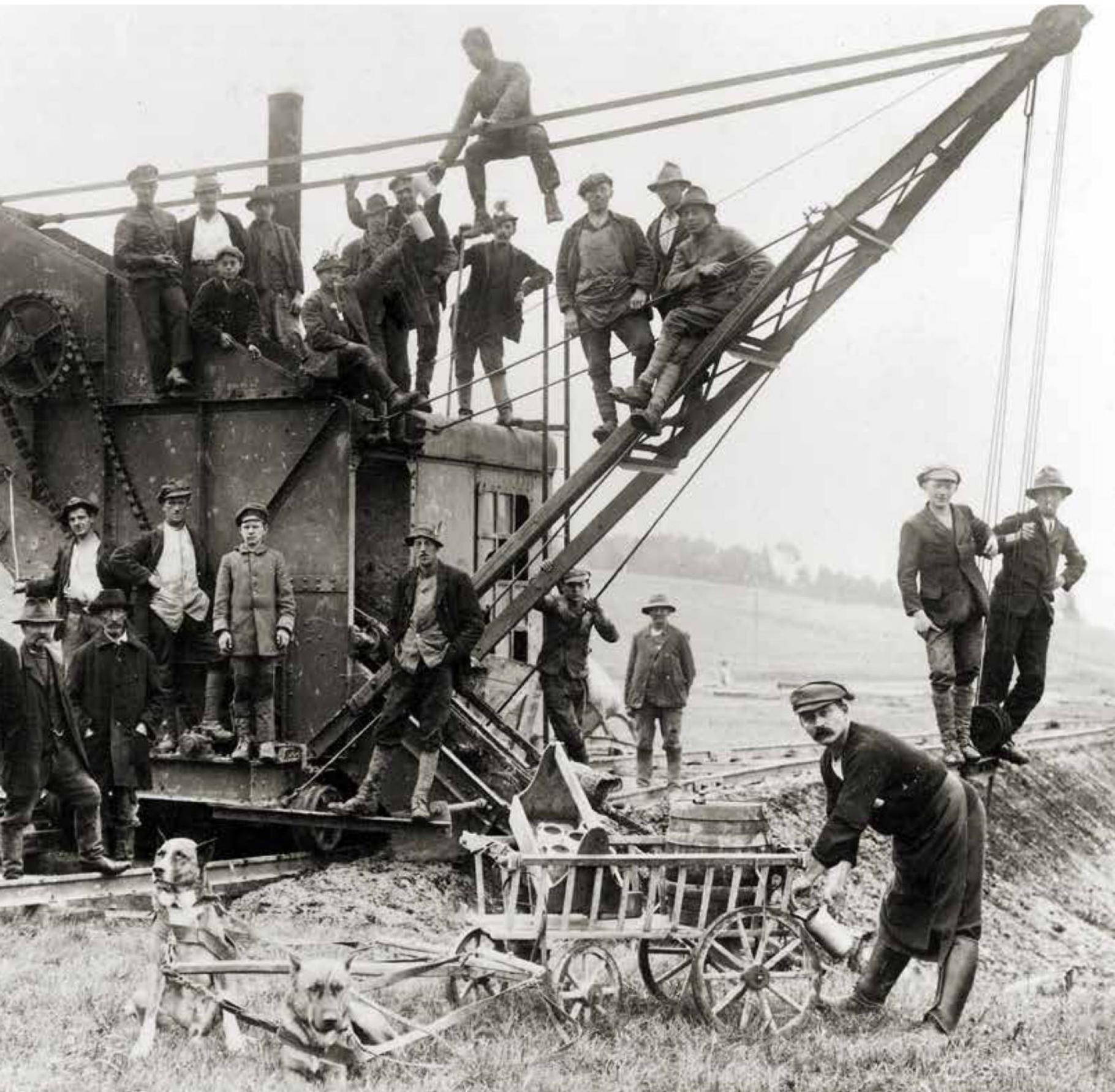
Doch zunächst kamen eine von zeitgenössischen Hakenkreuzfahrten begleitete 40-Jahr-Feier im Jahre 1934 und schwere Zeiten fürs Land.

Nach dem 2. Weltkrieg begannen immer mehr Menschen mit dem Auto zu fahren, und Lastwagen übernahmen zunehmend den Waren-Transport. So wurde die Bahnlinie Glonn-Grafring in den Augen des Betreibers, der Bundesbahn, immer mehr zum Zuschussbetrieb.

Obwohl man täglich mehr als 300 Pendler und Schüler, die auf die Eisenbahn angewiesen waren, beförderte und jährlich auf etwa 100 Waggons allein für die Lagerhäuser Glonn und Baiern Kunstdünger, Futtermittel und Hausbrand transportierte, sollte die Strecke stillgelegt werden.

Das Argument der Bundesbahn: Bei nur 10,6 Kilometer Bahnstrecke betrage der jährliche Fehlbetrag 311 000 DM und die anfallenden Kosten seien nur zu 25,9% gedeckt.





Arbeiter beim Bau der Eisenbahnstrecke Grafing – Glonn, ca. 1893

Da nützten kein Jammern und keine Protestversammlungen. Die gesamte einheimische Prominenz, einschließlich Landrat, Landtagsabgeordneter und Bürgermeister, protestierte mit ihren Bürgern. Schließlich hätte der Freistaat den Fehlbetrag übernehmen sollen – der aber lehnte dankend ab.

Voraussetzung für eine Stilllegung war eine bessere Straßenverbindung zwischen Grafing und Glonn. Diese wurde beschleunigt geschaffen. Dadurch und durch die engagierten Proteste, besonders der Glonner, wurde eine Verschiebung der Stilllegung um etwa vier Jahre erreicht.

Am 31. Mai 1970 kam dann aber das endgültige Aus für den Personenverkehr. Als Ersatz wurde auf der neuen Straße eine Buslinie installiert, und am 23. Mai 1971 konnte man den letzten Güterzug auf der knapp 11 km langen Strecke bestaunen.

Auf der idyllisch anmutenden Verkehrsverbindung passierte kurz vor der Stilllegung noch ein tödlicher Unfall: Ende August 1969 – also neun Monate bevor der letzte Triebwagen Personen von Grafing nach Glonn (und umgekehrt) beförderte, wurde in den frühen Morgenstunden der 62-jährige Landwirt



Die Dampflokomotive zieht noch einmal eine Ehrenrunde kurz vor Abbau der Gleise 1971

und langjährige Gemeinderat Martin Wolpertinger aus Baumhau von einem Schienenbus erfasst, als er versuchte, mit seinem Traktor einen unbeschränkten Bahnübergang in Gutterstätt zu passieren.

Verstummt ist nun das Pfeifen und Läuten, das den Moosachern 77 Jahre lang so vertraut war, wenn die „Bockerlbahn“ gewichtig in die Ortschaft einfuhr – erst noch mit der guten alten Dampflokomotive, ab 1951 ganz modern mit den roten Dieseltriebwagen.

Grund genug, einmal am Moosacher Bahnhof stehen zu bleiben (siehe auch „Noch lange nicht Endstation“) und an die stolze Vergangenheit der Lokalbahn zurückzudenken: vielleicht fährt dann vor dem geistigen Auge der berühmte Abgeordnete Filser vorbei oder auch Lena Christ, die zu Lebzeiten das Bähnlein sicher oft benützt hat.



Tödlicher Zusammenstoß am Bahnübergang Gutterstätt (20. August 1969)

Oskar Mayer 1990 / aktualisiert
Renate Ries, Hermine Wolpertinger



1951 löst der Schienenbus die Dampflok ab



Nach 77 Jahren aus und vorbei: Gleisabbau 1971



**Sollten wir Ihr Interesse für unsere Heimat geweckt
haben, finden Sie mehr unter
www.moosach.info/heimatbuch**

