

Als Surheim noch einen Bahnhof hatte

Karl Bürger und Dr. Karl Bösenecker stellen ihr Buch über die Bayerische Tauernbahn beim Kulturkreis vor

Von Norbert Höhn

Saaldorf-Surheim. Vor nunmehr 110 Jahren, am 1. Dezember 1908, wurde die Bayerische Tauernbahn Landshut – Mühldorf – Freilassing offiziell eröffnet. Da passte es gut, dass der Kulturkreis mit Karl Bürger und Dr. Karl Bösenecker zwei profunde Kenner der bayerischen Eisenbahngeschichte zu Gast hatte. Anhand eines Bildervortrags und ihres eben erschienenen Buchs stellten sie im vollbesetzten Surheimer Kulturkeller die wechselvolle Geschichte dieser Bahnstrecke vor und wagten einen Blick in die Zukunft.

Knapp 300 Seiten umfasst das reich illustrierte Werk der beiden Autoren. In ihrem Vortrag gelang es ihnen, die Entstehung der Bahnstrecke kompakt und verständlich darzustellen. Der Eisenbahnexperte Karl Bürger war dazu eigens aus Walpertskirchen (Landkreis Erding) angereist, um zusammen mit seinem Co-Autor Karl Bösenecker aus Laufen ein Stück bayerischer Eisenbahngeschichte lebendig werden zu lassen.

Als „kurios“ stellte Bürger eingangs die Entstehungsgeschichte der Tauernbahn vor, wurde sie doch zwischen 1875 und 1908 mehr oder weniger aus sechs Teilstücken „zusammengeflickt“. Quasi „Urzelle“ sei der 1875 erfolgte Lückenschluss zwischen Mühldorf und Neumarkt an der Rott als Teil der Hauptbahn Mühldorf-Plattling gewesen. Im Ruper-tigau verkehrten zu dieser Zeit ausschließlich Lokalbahnen mit zahlreichen Stichstrecken, wie beispielsweise nach Tittmoning. Grund dafür sei die „Eisenbahn-Philosophie“ des damaligen königlichen Staatsministers Friedrich Krafft Graf von Crailsheim gewesen, der nur noch „billige“ Lo-

kalbahnen bauen wollte, die den Hauptbahnen Verkehr zuführen sollten. In aller Regel seien diese Lokalbahnen mit engen Kurven und Steigungen angelegt worden, wodurch ihr späteres Schicksal sehr oft vorgezeichnet gewesen sei. „Ludwig Thoma hat die „Bockerln“ gar als „Crailsheim'sche Saugadern“ verspottet“, zitierte Karl Bürger den Heimatdichter. Erst das Ende der Ära Crailsheim und der Bau der Tauernbahn in Österreich (1901 bis 1909) hätten den Weg zur „Bayerischen Tauernbahn“ frei gemacht. Durch den Umbau von Lokalbahnabschnitten und Neubaur-trassen sei schließlich zwischen 1906 und 1908 die Tauerbahn als letzte königlich bayerische

Hauptbahn entstanden. Im Zuge des Ausbaus wurden auch neue Brücken, Bahnsteige und markante Stationsgebäude errichtet, wie Karl Bürger an vielen Bildbeispielen zeigte.

Im Rahmen der „Centralisierung“ erhielten die Bahnhöfe modernste Stellwerktechnik, die teilweise noch bis heute ihre Aufgabe erfüllt. Entscheidend aufgestockt wurde auch das Bahnhofspersonal, so beispielsweise in Laufen, wo elf Personen Dienst taten. Vor allem durch den Schnellzugverkehr habe die neue Hauptbahnstrecke zwischen 1909 und 1914 eine „Glanzzeit“ erlebt, so Karl Bürger. Nach den Wirren des Ersten Weltkriegs gelang erst 1929 eine Wiederaufnahme des Fernver-

kehrs, wobei Kurswagen unter anderem von Berlin und Dresden bis nach Bad Reichenhall durchgeleitet wurden. Während der NS-Zeit sei die Strecke aus kriegsstrategischen Gründen ertüchtigt worden und habe zudem als Teil der Verbindung von der Reichshauptstadt Berlin nach Berchtesgaden (Obersalzberg) eine wichtige Bedeutung erlangt. Für die Sicherheit der „Führer-Sonderzüge“ sei allerdings ein enormer organisatorischer und finanzieller Aufwand notwendig gewesen. So habe die gesamte Strecke, vor allem Bahnhöfe und Brücken, mit eigens dafür abgestelltem Personal gesichert werden müssen. Karl Bösenecker blickte in seinem Vortragsteil auf die Entwicklung der

Bahn nach 1945 zurück. Bei Kriegsende sei eine Brücke bei Landshut gesprengt worden, sodass der volle Schienenverkehr erst am 27. Mai 1946 wieder aufgenommen werden konnte. Ungeahnten Komfort hätten die ab 1952 eingesetzten Schienenbusse gebracht, wobei bis 1962 parallel dazu auch noch Dampfzüge ihren Dienst taten.

Eine weitere bedeutsame Neuerung habe es 1963 gegeben, als erstmals seit 1945 wieder Schnellzüge zwischen Landshut und Salzburg verkehrten. Ein kurzes „Fahrvergnügen“, wurde doch schon 1966 von der Bahn ein Strukturwandel eingeleitet. Die damit einhergehenden Spar- und Rationalisierungsmaßnahmen

hätten Rückbauten der Infrastruktur und Schließungen von Bahnstationen zur Folge gehabt.

Bahnhof Surheim wird zur Haltestelle abgestuft

So sei Ende 1968/Anfang 1969 das Ausweichgleis in Surheim durch Weichenausbau unbrauchbar gemacht worden, ehe am 1. Juni 1969 der Bahnhof formell aufgelöst und Surheim zur Haltestelle herabgestuft wurde. Mit der Auffassung des Haltepunkts am 29. Mai 1994 ging auch ein Stück lokaler Eisenbahngeschichte zu Ende. Ob es einen Neuanfang gibt, werde die Zukunft entscheiden, meinte Karl Bösenecker und verwies auf die derzeit wieder heiß diskutierte zweigleisige Ausbaupläne zwischen Mühldorf und Freilassing (ABS 38).

Rauschen dann die Züge weiter an Saaldorf-Surheim vorbei oder gibt es eine Chance, den Bahnhof wiederzubeleben? Diese Frage wurde intensiv diskutiert. Bürgermeister Bernhard Kern gab zu erkennen, dass sich die Gemeinde im Rahmen des „Mobilitätskonzepts Berchtesgadener Land“ mit Nachdruck für einen Bahnhof einsetze, denn „der Bedarf ist ausgewiesener Maßen da“. Dem stimmten auch Karl Bürger und Karl Bösenecker uneingeschränkt zu: „Jetzt auf den Zug aufspringen und deutlich machen, dass die Schließung der Haltestelle ein Fehler war!“

Das Buch „Die Bayerische Tauernbahn Landshut-Mühldorf-Freilassing“ von Karl Bürger und Karl Bösenecker ist unter ISBN 978-3-00-059435-9 mit einer Auflage von 1500 Stück im Selbstverlag erschienen. Es kann unter boesenecker-laufen@t-online.de oder unter ☎ 08682/1605 bestellt werden.



Karl Bürger (links) und Karl Bösenecker stellen im Surheimer Kulturkeller ihr Buch vor. – Foto: Norbert Höhn



Der Bahnhof Surheim um 1914. Ob der Ort wieder einmal zumindest eine Haltestelle bekommt? – Fotos: Sammlung Stadtmuseum Freilassing (3)



Während des Ersten Weltkriegs mussten Frauen für die zum Militär einberufenen Eisenbahner den Dienst übernehmen.



Der seit 1969 zum Haltepunkt „degradierte“ Bahnhof Surheim um das Jahr 1975.