

Buch „Die Eisenbahn in Bayern“ – erschienen am 9. Dezember 2020

Berichtigungen und Ergänzungen

Gibt es fehlerfreie Bücher? Wie in jedem Fachbuch sind auch in diesem Buch trotz Korrekturlesung vor dem Druck zu meinem großen Bedauern Fehler übersehen. Außer nicht-sinnentstellenden Tippfehlern, z. B. Satzzeichenfehler, Wortverdoppelungen, vergessene Buchstaben sowie Trennstriche innerhalb von Wörtern, sind aufmerksamen Lesern und mir bis jetzt folgende inhaltliche Fehler aufgefallen:

gelb unterlegt = nach dem 13.05.2022 vorgenommene Änderungen

auf Seite

- 28** 3. Absatz, vorletzte Zeile:
Statt „rückwärtiges Vorsatzpapier“ muß es heißen: „vierte Umschlagseite“.
- 99** linke Spalte, 11. Zeile:
... haben. Bei Bedarf fahren über sie umgeleitete ...
Absatz mit dem 2. Spiegelpunkt, viertletzte Zeile:
... nicht zustande gebracht haben, z. B. durch ...
- 113** linke Spalte, 7. Zeile von unten: Die Jahreszahl muß 1903 (nicht: 1898) heißen.
- 117** Im Abschnitt 18 (Bayerische Lokomotiv- und Waggonfabriken) fehlt am Ende des Textes auf Seite 117 folgender Absatz:
Der jüngste und kurzlebigste Standort für den Bau von Schienenfahrzeugen war die Stadt Donauwörth. Dort wurden von 1946 bis 1991 Schienenfahrzeuge hergestellt, anfangs in der bis 1971 bestehenden „Waggon- und Maschinenbau GmbH Donauwörth (WMD)“ u. a. Erste-Klasse-Abteilwagen des "Rheingold" sowie Triebwagen für die Münchner S-Bahn und U-Bahn.
(Quellen: <https://www.augsburger-allgemeine.de/wirtschaft/In-Donauwoerth-dreht-sich-der-Job-Rotor-id2749831.html> sowie https://de.wikipedia.org/wiki/Waggon-_und_Maschinenbau_GmbH_Donauwörth)
- 132** linke Spalte, 17. Zeile:
... Aufgaben erledigte, also den Fahrkartenverkauf, ...
- 142** **Bild 147:** Zusätzliche Erläuterung (auch zu Seite 85, linke Spalte, Schluß des 2. Absatzes):
Der Einsatz der sieben zwischen 1955 und 1957 zu diesem Zweck umgebauten und meist auf den nicht elektrifizierten Hauptbahnstrecken nach Geltendorf – Buchloe sowie nach Großhesselohe – Holzkirchen eingesetzten 38er Dampfloks, endete bereits 1963, nachdem diese Leistungen durch die wirtschaftlichere V 100 ersetzt worden waren.
- 176** Strecke Wiesau (Opf.) – Bärnau, letzte Zeile:
5041 Liebenstein (Opf.) – Bärnau 8,30 08.07.1903 31.12.1984 Personenverkehr 1975 eingestellt
-
- 177** In der Bemerkungsspalte sind die letzte und vorletzte Zeile vertauscht. Die beiden heutigen Güterstrecken haben folgende VzG-Nummern:
München-Süd – München-Laim: 5531; München-Laim – München-Pasing: 5522.
- 199** fehlerhafter Zeilenumbruch in Zeile 1 ff.:
- 1851** 9. Februar
Errichtung der Generaldirektion der Kgl. Bayerischen Verkehrsanstalten
- 1854** 1. März
Vollendung der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn mit Eröffnung der Teilstrecke Aeschach – Lindau-Stadt.
- 204** In der Tabelle 5 fehlt die am 1.10.1912 eröffnete grenzüberschreitende Strecke Miltenberg – Wertheim, von der 3,96 km in Baden (-Württemberg) liegen.

- 206** Die Strecke von Jossa nach Wildflecken war bis 2002 (nicht: 1902) in Betrieb. Die Strecke von Gundelfingen nach Sontheim (Brenz) war von 1911 bis 1959 in Betrieb.
- 209** Der Text der Fußnote 20 ist wie folgt zu ergänzen:
elektrischer Betrieb am 28.05.1972 eingestellt [4.25];
- 211** Tabelle 11:
Die 7,7 km lange Güterstrecke vom Abzw. Nordost nach Feldkirchen wurde am 1. Januar 1942 eröffnet und 1949 aufgegeben.
Die 6,8 km lange Güterstrecke vom Abzw. Steinwerk nach Abzw. Olching Ost wurde am 2. Oktober 1939 eröffnet und 1949 aufgegeben.
- 212** Die Fußnote bei der Strecke Pressig-Rothenkirchen – Tettau muß ³¹⁾ heißen (nicht: ³⁰⁾).
- 213** Der Text zur Strecke Lindau – Friedrichshafen in der Erläuterungsspalte muß heißen:
Da sich die Länder Baden, Bayern und Württemberg nur schwer einigen konnten, ging die Bodenseegürtelbahn (Hauptbahn) erst 1901 auf voller Länge in Betrieb. Die am 02.10.1901 eröffnete Teilstrecke von Stahringen nach Friedrichshafen Stadt ist die jüngste.
- 216** In der Tabelle 9 fehlt unter „München – Wolfratshausen“ die in der Literatur meist nicht genannte weniger als 500 m lange Teilstrecke des Aufstiegs in München auf das Isarhochufer bei Prinz-Ludwigshöhe mit 33‰ Steigung; Quelle: Schuckert-Katalog von 1899.
- 217** Es fehlt die Zeile mit dem Hinweis auf die Strecke Bad Endorf – Obing:
- | | | | | | |
|--------------------|-------------------|-------|------|----|------------|
| Bad Endorf – Obing | Amerang – Aindorf | Dampf | 1435 | 28 | 15.10.1908 |
|--------------------|-------------------|-------|------|----|------------|
- 217** Die größte Steigung der Strecke Nürnberg – Schwandorf beträgt zwischen Hartmannshof und Neukirchen 25‰. Das Fragezeichen ist zu streichen.
- 217** Die letzten beiden Zeilen mit der Teilstrecke Murnau – Hechendorf sind wegen Doppelnennung zu streichen. Die Teilstrecke wurde am 21.07.1889 (nicht 25.07.1889!) eröffnet [8.1 und 8.2].
- 223** Die Länge der laut Bundesverkehrswegeplan 2030 zu elektrifizierenden Strecke Landshut – Mühldorf – Rosenheim beträgt 116 km (nicht: 56 km).
- 255** Es fehlt folgende Literaturangabe:
[5.46] Fritsch, Robert: Eisenbahnen im Pegnitztal (EK-Reihe Band 37), 2003, Seiten 29-31;
Die Zahl in [] ist als Quelle nach dem 2. Satz des 2. Absatzes auf S. 38 einzufügen.
- 261** Die gepunktete Linie in der Zeichenerklärung bedeutet nicht „Reichsautobahn“, sondern „Reichsbahn-Kraftomnibuslinien“.
- 262, 264, 266, 268, Anlage 1:** Der im heutigen Baden-Württemberg an der badischen Odenwaldbahn von Heidelberg nach Würzburg liegende Bahnhof heißt Mosbach, (nicht: Mosbach-Neckarelz), vgl. [1.17]. Der ursprüngliche Bahnhof wurde 1997 um rund 300 m nach Norden verlegt. Weiteres in [https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Mosbach_\(Baden\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Mosbach_(Baden)).
- 267, Anlage 1:** Endorf heißt erst seit 1988 Bad Endorf. In Karten mit einem Darstellungsstand vor 1988 entfällt der Zusatz „Bad“ vor Endorf.
- 269, 271, 273, 275:** Im Jahr 1901 wurde die deutsche Rechtschreibung vereinheitlicht. Nur vor 1901 schon benannte Orte enthalten noch ein h nach dem T im Anlaut, z. B. Thalkirchen, oder ein h im Auslaut, z. B. Furth im Wald. Weil „Traunreut“ erst 1950 so benannt worden ist, muß es auf den genannten Seiten ohne h geschrieben werden.

277 Der Kartentitel muß heißen:

Münchner Streckennetz im Jahr 1947; berichtiger Nachdruck aus [3.8]

Begründung: Die Originalkarte [3.8, Stand: 1.3.1947] zeigt für die Güternordringstrecke von Olching zum Abzweig Nordost in der Gemeinde Unterföhring und weiter auf der 1949 aufgegebenen Strecke nach Feldkirchen irrtümlich Personenverkehr. Dieser Fehler ist im Nachdruck berichtigt. Nur vom 1.10.1949 bis zum 14.5.1950 verkehrten zwischen Moosach über Freimann nach München Ost Personenbahnhof Personenzüge [4.6, S. 159].

Außerdem muß die Erklärung der Abkürzung BA richtig „Betriebsamt“ heißen, nicht „Bahnamt“.

278 Der Kartentitel muß heißen:

Nürnberger Streckennetz im Jahr 1985; ergänzter Nachdruck aus [3.10].

Wolfgang Hendlmeier

15. November 2022