



Suchergebnisse: Bahngesellschaft

19. Februar 1834 – König Ludwig I. will weitere Eisenbahnen genehmigen

Nürnberg * König Ludwig I. gibt der von Geschäftsleuten gegründeten Nürnberg-Fürth-Ludwig-Eisenbahngesellschaft seine Zustimmung zum Bau einer Eisenbahnlinie zwischen Nürnberg und Fürth. Er merkt dabei an, dass weitere Eisenbahnen genehmigt und sogar vom Staat gebaut werden könnten.

Juli 1834 – Die Vermessungsarbeiten für die Eisenbahn Nürnberg - Fürth beginnen

Nürnberg - Fürth * Nachdem die Aktien schnell verkauft sind, kann der Königlich-Bayerische Bezirksingenieur Paul Denis mit den notwendigen Vermessungsarbeiten zur Errichtung der Eisenbahnlinie zwischen Nürnberg und Fürth beginnen. Aufgrund eines trockenen Sommers kommen die Schienenverlegungsarbeiten für die 6,05 Kilometer lange Strecke zwischen Nürnberg und Fürth schnell voran.

1835 – Die Vision des Simon von Eichthal zum Eisenbahnbau

München * Die Vision von Simon von Eichthal, dem Bankier und Mitbegründer der Eisenbahngesellschaft München - Augsburg, zum Eisenbahnbau lautet: „Die Großartigkeit des Unternehmens wird es dann auch möglich machen, im Inlande Anstalten ins Leben zu rufen, aus welchen Dampfwägen und alle diejenigen Gegenstände, welche zur Verfertigung und Befahrung der Eisenbahnen sonst aus England und den Niederlanden bezogen werden müssen, hervorgehen können“.

7. Dezember 1835 – Mit der Adler erstmals zwischen Nürnberg und Fürth

Nürnberg - Fürth * Der englische Lokomotivführer Wilson befährt auf seiner ebenfalls aus England stammenden 10-PS-Lokomotive Adler erstmals die Strecke zwischen Nürnberg und Fürth mit einer Geschwindigkeit von knapp zwanzig Stundenkilometern. Der Lokomotiv-Führer verdient - mit einem Jahresgehalt von 2.571 Mark - mehr als der Eisenbahndirektor.



15. Dezember 1835 – Zustimmung zur Bahnlinie München - Augsburg

München - Augsburg * Nach dem Erfolg des „Adlers“ gibt König Ludwig I. die Zustimmung zum Bau der sechzig Kilometer langen Strecke zwischen München und Augsburg. Mit den Planungen der Neubaustrecke wird erneut Paul Denis beauftragt. Noch während man in Nürnberg die Schienen nach Fürth verlegt, treffen sich in München und Augsburg vermögende Herren, um den Bau einer Eisenbahn zwischen den beiden Städten zu planen. Als Probleme mit verkaufsunwilligen Grundstückseigentümern auftreten, beschließt der Landtag ein Gesetz, das Enteignungen erlaubt.

23. Juli 1837 – Joseph Anton von Maffei setzt die Visionen von Simon von Eichthal um

München * Der Münchner Unternehmer Joseph Anton von Maffei setzt die Visionen von Simon von Eichthal in die Tat um, in dem er sich intensiv um die Förderung des bayerischen Eisenbahnbaus kümmert. Nachdem die München - Augsburger Eisenbahngesellschaft ihre endgültige Konzessionierung erhalten hat, wird Joseph Anton von Maffei auf der konstituierenden Verwaltungsratssitzung zunächst ins Direktorium und danach zum Vorsitzenden gewählt.

11. September 1841 – Maffei's Lokomotive heißt „Der Münchner“

München - Berchtesgaden * Das von Joseph Anton von Maffei aufgesetzte Schreiben zur Namensgebung seiner in der Hirschau gefertigten Lokomotive erhält der Verfasser mit einem von König Ludwig I. ausgeführten handschriftlichen Vermerk aus Berchtesgaden zurück: „Mit vielem Vergnügen erfuhr des Dampfwagens Erbauung aus München und dem ausgesprochenen Wunsche gemäß, daß ich ihm einen Namen geben möchte, soll er der „Münchner“ heißen“. Von einem Kaufangebot für die Lokomotive ist nichts zu lesen. Das wird bis noch 1845 dauern. Überhaupt muss Joseph Anton von Maffei seine erste Lokomotive wie Sauerbier anbieten, denn „Der Münchner“ war keine Auftragsarbeit, sondern eher ein Gesellenstück, mit dem er die Leistungsfähigkeit seines Unternehmens unter Beweis stellen will. Räder, Treibachse, Kesselbleche und einige feinmechanische Teile mussten noch aus England bezogen werden. Und die München - Augsburger Eisenbahngesellschaft hat sich schon mit acht Lokomotiven eingedeckt und ist damit überversorgt.

7. Oktober 1841 – Die „Münchner“ wird zum Bahnhof auf dem Marsfeld gebracht



München-Englischer Garten - Hirschau * Die „Münchner“ genannte Lokomotive wird von „zehn Pferden gezogen und aufs Schönste mit Blumen und Girlanden geschmückt“ zum Bahnhof auf dem Marsfeld gebracht. Denn in der Zwischenzeit hatte Joseph Anton von Maffei, der Vorsitzende der München-Augsburger-Eisenbahngesellschaft, im Maffeischen Eisenwerk in der Hirschau, mit dem Bau von Lokomotiven begonnen. Das erforderliche technische Know-how brachte der Engländer Joseph Hall in das Unternehmen ein.

3. Mai 1847 – Das Gelände der Schießstätte wird an die Eisenbahn verkauft

München-Ludwigsvorstadt - München-Maxvorstadt * Das Gelände der Königlich Privilegierten Hauptschützengesellschaft wird an die staatliche Generalverwaltung der Kgl. Eisenbahnen um 150.000 Gulden verkauft. Weil aber viele Bürger die Notwendigkeit der Eisenbahn nicht anerkennen, beschwerten sie sich in einer Petition über den Verkauf der Schießstätte. Für die Beschwerdeführer ist die Eisenbahn ein „unnützes Spielzeug finanzkräftiger und prestigesüchtiger Bürger“. Außerdem, so die Kritiker, schadet das Reisen mit der Eisenbahn - durch die Rauchentwicklung, der die Passagiere schutzlos ausgeliefert sind - der Gesundheit. Tatsächlich verfügt damals nur die erste Wagenklasse über verglaste Fenster; die Wagen der 4. Klasse sind nicht einmal überdacht. Und da die München-Augsburger-Eisenbahngesellschaft statt der teuren Kohlen mit Torf und Holz heizt, regnet es nicht selten auch brennende Funken und Späne auf die Passagiere nieder. Die Argumente änderten letztlich aber nichts am Verkauf der Schießstätte. Doch zur Beruhigung der Situation lässt König Ludwig I. die zu fallenden Kastanien ausgraben und am Wittelsbacher Palais wieder einpflanzen.

1853 – Eine Eisenbahnstrecke zum Starnberger See

München - Starnberg * Der weitere Ausbau des Eisenbahn-Streckennetzes wird angegangen. Ulrich Himbsel, der ehemalige Baudirektor der München-Augsburger-Eisenbahngesellschaft, beginnt, trotz der anfänglich auftretenden Probleme mit der Finanzierung, mit dem Streckenbau zu dem „an Naturschönheiten so reichen Starnberger See“. Die Linie zweigt hinter Pasing nach Süden ab und erfreut sich beim „gebirgssinnigen Münchner Publikum“ bald großer Beliebtheit.

20. Juli 1855 – Regierung erlaubt einer privaten Bahngesellschaft den Streckenausbau

München * Die jahrelang hohen Belastungen des Staatshaushaltes durch die Bayerische Staatsbahn führen zu einer ständig wachsenden kritischen Stimmung. Deshalb legt der



Bayerische Staat nur noch den Gesetzesentwurf zum Bau und Betrieb der Bahnstrecke Lichtenfels - Coburg vor und betrachtet im Anschluss daran seine aktive Beteiligung am Eisenbahnwesen als abgeschlossen. Allerdings verbindet das Staatsbahnnetz zu diesem Zeitpunkt lediglich Oberbayern mit Schwaben sowie Franken und schließt damit die altbayerischen Gebiete Oberpfalz und Niederbayern vollkommen aus. Die Königliche Eisenbahn-Commission hat aber für die vier wichtigsten Strecken nach Ostbayern bereits Vorbereitungen getroffen, weshalb die Bayerische Staatsregierung den Bau und den Betrieb der Eisenbahnstrecken nach Ostbayern einer privaten Bahngesellschaft erlauben will. Die notwendigen Voraussetzungen werden an diesem Tag mit Allerhöchster Verordnung geschaffen.

1859 – Bis zu 17.000 Arbeiterinnen und Arbeiter bauen an der Ostbahn

Geiselhöring - Passau - Regensburg * Ab dem Verkehrsknotenpunkt Geiselhöring wird auf zwei Strecken die Ostbahn weitergebaut. Die eine Strecke führte nach Passau, die andere nach Regensburg, Amberg und Nürnberg. Mit einem Aufgebot von bis zu 17.000 Arbeiterinnen und Arbeitern wird das 453 Kilometer umfassende Grundnetz der Bayerischen Ostbahnen fertiggestellt werden. Paul Camille von Denis schafft das in einer fünfeinhalbjährigen Bauzeit. Der Direktor der Ostbahngesellschaft unterschreitet damit nicht nur die zeitliche Vorgabe der staatlichen Eisenbahn-Commission, die dafür eine Bauzeit von sieben Jahren vorgesehen hatte, sondern auch die Baukosten gegenüber dem Voranschlag von 46,5 Millionen Gulden um 12,8 Millionen Gulden. Das sind nahezu dreißig Prozent. Damit ist Paul Camille von Denis, dem „Altmeister des Eisenbahnbaus“, die allgemeine Anerkennung sicher. In Zeitungsartikeln halten sich die Zeitgenossen mit ihrer Bewunderung für diese Leistung nicht zurück: „Der Erfahrungssatz, der leider bei uns in Deutschland viel zu wenig bekannt oder anerkannt scheint - ‚Zeit ist Geld‘ -, spricht sich in allen Anordnungen der Ostbahn-Direction aus.“

1862 – Der Westernheld William Frederick Cody alias Buffalo Bill

Nordamerika - Kanada * Der Westernheld William Frederick Cody, besser bekannt unter seinem Pseudonym Buffalo Bill, ist ein ehemaliger Offizier der amerikanischen Nordstaaten, der als Militärkundschafter und Fährtenjäger im Rang eines Colonels steht. Seinen Namen macht er sich in den Indianerkriegen der Jahre 1862 bis 1872, wo er als gefürchteter Kämpfer seine Opfer - nach Indianer-Vorbild - sogar eigenhändig skalpiert. Zusätzlich ist der exzentrische Abenteurer und Glücksritter auch als Expreß-Pony-Reiter unterwegs und verdient sein Geld mit der Büffeljagd in Nordamerika und Kanada. Für ein Gehalt von monatlich 500 Dollar dezimiert



der hoch verschuldete Buffalo Bill im Auftrag der amerikanischen Eisenbahngesellschaften in kürzester Zeit ganze Büffelherden. Aus übelster Profitgier ist der Offizier zum brutalen Massenschlächter geworden, der innerhalb von eineinhalb Jahren 4.280 Büffel [eigentlich Bisons, denn in Amerika gibt es keine Büffel] zur Strecke bringt.

September 1867 – Der Ostbahnhof-Standort wird neu festgelegt

München-Haidhausen * Nur wenige Wochen nach der vorhergehenden Entscheidung, stellt die Generaldirektion der kgl. Staatseisenbahnen fest, dass sie wegen bautechnischer Schwierigkeiten auf den Bau der Sedlmayr'schen Alternative zugunsten der Eichthal'schen verzichten muss. Und diese Entscheidung steht felsenfest. Da bewirkten selbst die Proteste des Besitzers der Franziskaner-Leistbrauerei, Joseph Sedlmayr, der die getroffene Entscheidung lauthals als „Resultat gelungener Agitation und Privatspekulation“ bezeichnet, nichts mehr. Als eindeutiger Gewinner geht aus diesem monatelangen Tauziehen Carl von Eichthal hervor. Der Hofbankier hat anno 1856 zusammen mit den bedeutendsten deutschen Großunternehmern und Bankchefs die Ostbahn-Aktiengesellschaft ins Leben gerufen. Carl von Eichthal gehört unter anderem dem Kollegium der Gemeindebevollmächtigten sowie der Abgeordnetenversammlung an und verfügt damit über einen massiven Informationsvorsprung, der seine Eisenbahngeschäfte mit der Bodenspekulation verschmelzen lässt. Bei der Entscheidungsfindung für die äußere Bahnlinie und dem Bahnstandsstandort am Kuisl war es zumindest nicht hinderlich, dass Gustav von Schlör vor seiner Ernennung zum Handelsminister lange Jahre Direktor bei der Ostbahngesellschaft war. Eichthal und Schlör kennen sich persönlich gut und dem entsprechend gut sind die geschäftlichen Verbindungen zwischen dem Bankier und dem Minister. Darüber, ob es interne Absprachen zwischen den beiden Akteuren gab oder dass der einflussreiche Bankenchef Druck auf den Staatsminister ausübte, lässt sich nur spekulieren.

10. Mai 1871 – Die Gründerzeit bringt eine große wirtschaftliche Euphorie

Deutsches Reich * Nach der Gründung des Deutschen Kaiserreich herrscht in Deutschland eine große wirtschaftliche Euphorie. Diese Phase wird als „Gründerzeit“ bezeichnet. Der sogenannte „Gründerboom“ dauert von 1871 bis 1873. Deutschland hat nach dem Sieg im Deutsch-Französischer Krieg von Frankreich 5 Milliarden Francs Reparationszahlungen erhalten. Viele Menschen investieren in Aktien. Hunderte neue Banken, Eisenbahngesellschaften und Industrieunternehmen werden gegründet. Die Aktienkurse steigen oft weit stärker als die tatsächlichen Unternehmensgewinne.



20. April 1890 – Die Wild-West-Show des Buffalo Bill

München-Ludwigsvorstadt * In seiner Show zeigte der „Ochsen-Willi“ vor täglich ausverkauftem Haus den Wilden Westen, wie es ihn im Jahr 1868 noch gab. In Amerika wurde zu dieser Zeit die Eisenbahn gebaut. In der Prärie lebten Tausende Arbeiter, die Cody mit Fleisch versorgen musste. Für ein Gehalt von monatlich 500 Dollar dezimierte der Massenschlächter im Auftrag der amerikanischen Eisenbahngesellschaften ganze Bisonherden. Er brachte innerhalb von nur eineinhalb Jahren 4.280 dieser Rinder zur Strecke, weshalb ihn die Eisenbahnarbeiter bald schon „Buffalo Bill“ nannten. Auch wenn sich in seinem Gefolge unzählige Indianer befinden, besteht kein Zweifel daran, wer die eigentliche Hauptattraktion der Show ist.

28. Dezember 1917 – Die US-Eisenbahngesellschaften werden verstaatlicht

Washington * Die amerikanische Regierung verstaatlicht zur Sicherung der Nachschublieferungen für den Krieg die amerikanischen Eisenbahngesellschaften.
