



Suchergebnisse: Bayerische Staatsbahn

1844 – Die Maffei'sche Fabrik liefert die ersten acht Lokomotiven aus

München-Englischer Garten - Hirschau * Die Maffei'sche Fabrik liefert die ersten acht Lokomotiven an die Bayerische Staatsbahn aus, die bald einen Großteil ihres Lokomotivenbedarfs bei Maffei deckt. Die „Suevia“, eine technisch verbesserte Lokomotive, fährt die Strecke Augsburg - Donauwörth. Daneben stellt Maffei auch Dampfschiffe, Dampfmaschinen, Walz- und Mühlwerke, Werkzeugmaschinen und sonstige Maschinen her.

1845 – Die Königliche Bayerische Staatsbahn kauft den „Münchner“

München-Englischer Garten - Hirschau * Da Joseph Anton von Maffei seine erste, im Eisenwerk Hirschau gefertigte Lokomotive immer noch nicht verkauft hat, greift er zur Feder und schreibt an König Ludwig I. folgende Zeilen: „Es sind sechs Jahre, seitdem der „Münchner“ zu bauen angefangen wurde. Die Durchschnittszahl der in dieser Fabrik allein seither Beschäftigten Arbeiter beläuft sich für ein Jahr auf 230. Jeder derselben, gering gerechnet, gebraucht zur Stillung seines Durstes des Tages drei Maaß Bier, was in sechs Jahren 1.511.100 Maaß betrug. Bekanntlich entrichtet die Maaß Bier beiläufig 1 Kreuzer ärarialischen Aufschlag, so entziffert sich an diesem einzigen Gefälle schon seither eine Staatseinnahme von ohngefähr 25.000 Gulden“. Daraufhin kauft die Königliche Bayerische Staatsbahn den „Münchner“ für 24.000 Gulden und reiht ihn unter der Nummer 25 in ihren Lokomotivenpark ein.

1845 – Friedrich Bürklein wird nach München versetzt

München * Friedrich Bürklein wird zur Generalverwaltung der kgl. Eisenbahnen nach München versetzt und studiert - im Regierungsauftrag - Eisenbahnhochbauten in Deutschland, Österreich, Belgien, Holland, Frankreich und England. Daher kommt es, dass viele bayerische Staatsbahnhöfe nach Bürkleins Plänen errichtet werden.

1848 – Joseph Anton von Maffei' Werk fertigt die Lokomotive Behaim

München-Englischer Garten - Hirschau * Die im Eisenwerk Hirschau von Joseph Anton von Maffei gefertigte Lokomotive Behaim wird auf der Steilrampe zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und



Marktschorgast eingesetzt. Die Behaim ist die erste dreifach gekuppelte Lokomotive für die Königlich Bayerische Staatsbahn.

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 altpalatinischen 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.

10. November 1865 – Ein neuer Streckenverlauf wird festgelegt

München-Untergiesing * Nur wenige Monate vor dem Ende des dreijährigen österreichischen Verhandlungsmarathons, legt sich die Generaldirektion der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf einen anderen Streckenverlauf fest. Nach diesem sollte, um den Umweg über die Großhesseloher Brücke zu umgehen, bereits in Friedenheim eine Trasse von der Hauptstrecke München - Augsburg abzweigen und über Untersending und einer neu zu erbauenden Isarbrücke nach Untergiesing und von dort weiter nach Haidhausen führen. Diese Streckenführung ist gar nicht so revolutionär, da schon bei der Projektierung der Strecke München - Salzburg in der 1850er-Jahren dieser Verlauf zum Teil angedacht worden war. Allerdings würde die neue Bahntrasse doppelt so teuer wie die ursprüngliche sein. Die Planer können aber darstellen, dass die Bahnstrecke zehn Kilometer kürzer ist und außerdem weniger Steigungen überwinden muss. Dadurch entsteht nicht nur eine enorme Zeitersparnis, sondern gleichzeitig ein beträchtlich verringerter Energieverbrauch. Den Mehraufwand für die neue Brücke von 800.000 Gulden kann man in Kauf nehmen, da sich die erhöhten Baukosten bereits innerhalb weniger Jahre wieder amortisieren.

Oktober 1866 – Das Haidhauser Komitee ist für einen Bahnhof in Haidhausen



München-Haidhausen - München-Giesing - München-Au * Nachdem Einzelheiten über den Streckenverlauf und den Bahnstandsstandort der Eisenbahnstrecke nach Braunau am Inn durchgesiekt sind, gründen sechs Haidhauser Unternehmer und Geschäftsleute ein Komitee. Nach den Planungen der Eisenbahn-Generaldirektion soll der künftige Ostbahnhof an der heutigen Regerstraße, auf damals Giesinger Gebiet, entstehen. Dieser Standort gilt als ideal, da er von den Zentren der drei Stadtviertel Au, Giesing und Haidhausen nahezu gleich weit entfernt ist und einer möglichen Erweiterung des Bahnhofs sowie der Ansiedelung von Industrie- und Gewerbebetrieben nichts im Wege steht. Das Haidhauser Komitee spricht sich gegen den Bahnstandsstandort in Giesing und für einen solchen in Haidhausen - nahe dem heutigen Rosenheimer Platz - aus. Der Vorsitzende des Haidhauser Komitees ist der Besitzer der Franziskaner-Leistbrauerei, Joseph Sedlmayr. Nach Auffassung der Haidhauser Unternehmer spricht für den Standort Haidhausen, dass der Hauptpersonen- und Hauptgüterverkehr schon immer über diesen Ort lief und demzufolge alle verkehrstechnischen Infrastruktureinrichtungen vorhanden sind. Die „gefährliche Verkehrsanbindung“ über den steilen und nicht regulierten Giesinger Berg und dem gleich abschüssigen Nockherberg sprechen gegen Giesing. Hinzu kommen die fehlenden Brückenverbindungen für die Pferdefuhrwerke. Der Münchner Magistrat und das Kollegium der Gemeindebevollmächtigten schließen sich umgehend den Forderungen der Haidhauser an. Doch das für den Eisenbahnbau in Bayern zuständige Handelsministerium steht den Vorschlägen völlig konträr gegenüber, da nach seiner Auffassung der zweite Bahnhof höchstens ein kleiner Nebenbahnhof werden soll, an dem nur wenige Züge halten.

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.

1920 – Die Bayerische Staatsbahn wird vom Reich übernommen

Berlin * Die Bayerische Staatsbahn wird vom Reich übernommen. Ihr Streckennetz umfasst mehr als 8.500 Kilometer, auf dem etwa 2.400 Lokomotiven, 5.000 Personen- und 64.000 Güterwaggons bewegt werden.
