



## **Suchergebnisse: Eisenbahn**

### **1819 – Leonhard von Eichthal konvertiert zum katholischen Glauben**

München \* Leonhard von Eichthal hat Größeres vor. Deshalb konvertiert er zum katholischen Glauben, da nun seine sieben Kinder in den bayerischen Adel einheiraten können. Er nutzt diese politischen Verbindungen, um sein Geld in den Aufbau des bayerischen Eisenbahnnetzes zu investieren. Gleichzeitig bringt er große Grundstücke in seine Hand, die als potenzieller Baugrund gelten.

### **1819 – Joseph Baader regt den Bau einer eisernen Comerzstraße an**

München \* Joseph Baader, ein aus München stammender Ingenieur, regt den Bau einer „eisernen Comerzstraße“ zwischen Nürnberg und Fürth an. Kronprinz Ludwig I. sieht jedoch noch in dem wirtschaftlichen Nutzen des Projekts Probleme.

### **1830 – In Bayern setzt die Industrialisierung ein**

Königreich Bayern \* In Bayern setzt die Industrialisierung vergleichsweise spät ein. Wichtige Zentren entstehen in Augsburg, Nürnberg-Fürth und München. Einen entscheidenden Impuls gibt 1835 die Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth.

### **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“.

---

### **1835 – Joseph Anton von Maffei investiert in den Schiffs- und Lokomotivenbau**

München-Englischer Garten - Hirschau \* Joseph Anton von Maffei investiert in einen riskanten Zukunftsmarkt: dem Schiffs- und Lokomotivenbau. Um den Ausbau des bayerischen Eisenbahnnetzes zu forcieren, beteiligt er sich - als einer der Initiatoren und Hauptaktionäre von Münchner und Augsburger Bank- und Kaufleuten - an der Gründung einer Aktiengesellschaft zum Bau der Eisenbahn München - Augsburg.

---

### **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.

---

## **1836 – Satte 20 Prozent Dividende bei der Nürnberg - Fürther Privateisenbahn**

Nürnberg - Fürth \* Die Nürnberg - Fürther Privateisenbahn erfüllt ihren Aktionären die Hoffnung auf's schnelle Geld. Satte 20 Prozent Dividende werden ausgeschüttet und lassen die Aktien auf ein Vielfaches ihres Nennwerts steigen.

---

## **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.

---

## **1838 – Übernahme der Bahnhofswirtschaft an der Leipzig-Dresdner Eisenbahn**

Dresden \* Heinrich Jeremias Kreutzkamm übernimmt die Bahnhofswirtschaft an der neu eröffneten Ferneisenbahnstrecke Dresden–Leipzig. Nachdem sich seine 1825 gegründete Konditorei wirtschaftlich nicht wie erhofft entwickelt hat, erschließt er sich mit diesem Schritt ein neues Geschäftsfeld.

---

## **25. August 1839 – Die Eisenbahnstrecke München - Lochhausen wird erstmals befahren**

München - Lochhausen \* Die Eisenbahnstrecke von München nach Lochhausen wird erstmals mit der Dampfkraft einer Lokomotive befahren.

---

## **1. September 1839 – Feierliche Eröffnung der Eisenbahn-Teilstrecke München - Lochhausen**



München - Lochhausen \* Mit der feierlichen Eröffnung der Eisenbahn-Teilstrecke von München nach Lochhausen - wird der offizielle Betrieb der Privatbahn aufgenommen.

## **4. Oktober 1840 – Die Bahnlinie von München nach Augsburg geht in Betrieb**

München - Augsburg \* Die rund 60 Kilometer lange Eisenbahn-Gesamtstrecke von München nach Augsburg kann erstmals der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Auf der vorerst eingleisigen Strecke braucht der Reisende - trotz der acht Zwischenstationen - eine Fahrzeit von nur 2 Stunden 45 Minuten. Auf der Straße benötigt die Kutsche 17 Poststunden bis sie in der Banken- und Handelsmetropole am Lech ankommt. In der Anfangszeit verkehren zwischen München und Augsburg täglich zwei Züge. Sie fahren um 8 Uhr und um 15 Uhr an ihren Endpunkten ab. Während der Sommermonate werden drei, gelegentlich vier Züge eingesetzt. Neben dem Lokomotivbetrieb werden „Nacht-Fahrten mit Pferde-Kraft“ durchgeführt. Bei diesen Fahrten ziehen neben den Schienen herlaufende Pferde die Wagen. Die Reisenden brauchen - bei fünfmaligem Pferdewechsel - acht Stunden bis ans Ziel. Da diese Fahrten nicht rentabel sind und der Bahndamm dabei Schaden nimmt, werden sie nach kurzer Zeit wieder eingestellt.

## **9. September 1841 – Ritter Maffei bittet den König zur Namensgebung seiner Lokomotive**

München \* Joseph Anton von Maffei vertritt gegenüber König Ludwig I. die Auffassung, dass es notwendig ist, „alles Eisenbahnmaterial im eigenen Land herzustellen, um unabhängig vom Ausland zu werden“. Er habe zu diesem Zweck das Lindauer'sche Hammerwerk, eine Eisenschmiede mit kleinem Walzwerk, erworben und zu einer Maschinenfabrik mit Gießerei und Kesselschmiede umgestaltet. Dort, in der Hirschau, stünde seine erste, mit eigenen Mitteln erbaute Lokomotive vor der Vollendung. Und weil er die Maschine auch verkaufen will, bittet er den König - in einer peinlich unterwürfigen Sprache - zur Namensgebung der Lokomotive: „Euer Königliche Majestät wollen den in meiner Werkstätte erbauten ersten Bayerischen Dampfwagen den Namen Allergrädigst zu bestimmen geruhen. Indem ich der Gewährung dieses allerunterthänigsten Gesuchs von Eurer Königlichen Majestät Huld und Gnade entgegenharre, erstrebe ich allertiefster Ehrfurcht Euer Königlichen Majestät allerunterthänigst treuehormsamster Joseph Anton von Maffei“.

## **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.

---

### **13. Oktober 1841 – „Der Münchner“ erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 59 km/h**

München-Englischer Garten - Hirschau \* „Der Münchner“, die von dem englischen Ingenieur Joseph Hall in der Münchner Hirschau gefertigte Lokomotive absolviert erfolgreich ihre Probefahrt auf der Strecke München - Augsburg. Die Lokomotive ist noch vollständig einem englischen Vorbild nachgebaut. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 32 km/h auf der Horizontalen bei 161 Tonnen Anhängelast übertrifft sie jedoch die Leistung der englischen Vorbilder. „Der Münchner“ erreicht bei Probefahrten sogar eine Spitzengeschwindigkeit von 59 Stundenkilometern.

---

### **August 1842 – „Die Lokomotive Münchner [...] ist, selbst geschenkt, zu teuer“**

München \* In einem Expertengutachten kommt die für den Ankauf der Lokomotiven zuständige

---



Eisenbahnkommission zu folgendem Ergebnis: „Es hat daher die Lokomotive Münchner [...] keinen Wert mehr, und ist, selbst geschenkt, zu teuer“.

---

### **7. Oktober 1842 – Die preußische Prinzessin Marie Friederike wird nach Bayreuth gebracht**

Berlin - Bayreuth \* Die preußische Prinzessin Marie Friederike wird mit der Eisenbahn von Berlin ins bayerische Bayreuth gebracht.

---

### **1843 – Friedrich Bürklein wird Baukondukteur bei der Eisenbahn in Nürnberg**

Nürnberg \* Friedrich Bürklein nimmt die Stelle eines Baukondukteurs bei der Eisenbahnbaukommission in Nürnberg an.

---

### **25. Oktober 1843 – König Ludwig I. unterzeichnet das Eisenbahndotationsgesetz**

München \* König Ludwig I. unterzeichnet das Eisenbahndotationsgesetz, das die staatliche Finanzierung der ersten Hauptstrecken sichert.

---

### **25. August 1844 – Die Eisenbahnlinie von Nürnberg nach Bamberg wird eröffnet**

Nürnberg - Bamberg \* Die Eisenbahnlinie von Nürnberg nach Bamberg wird eröffnet. Dabei kommt erstmals eine bayerische Lokomotive - die Bavaria der Firma Maffei in der Hirschau - zum Einsatz.

---

### **September 1844 – Der Staat übernimmt die Eisenbahn zwischen München und Augsburg**

München \* Der bayerische Staat übernimmt die seit 1839 bestehende private Eisenbahnstrecke zwischen München und Augsburg. Er kauft dem privaten Konsortium die Bahnstrecke um 4,4 Millionen Gulden ab.

---

### **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.

---

## **1847 – Die Maffei'sche Fabrik in der Hirschau liefert ihre Lokomotive Donau**

München-Englischer Garten - Hirschau \* Die Maffei'sche Fabrik in der Hirschau liefert ihre Lokomotive Donau an die Kgl. Bay. Staatsbahn. Sie ist bis 1895 im Einsatz.

---

## **4. April 1847 – Der Münchner Bahnhof fällt einem Brandanschlag zum Opfer**

München-Maxvorstadt \* Einem Brandanschlag auf den Münchner Bahnhof, eine Holzkonstruktion etwa auf der Höhe der heutigen Hackerbrücke, fällt nicht nur das Gebäude, sondern auch sechs Waggons samt der darauf gelagerten 300 Scheffel Weizen zum Opfer. Vermutlich machen die unbekannt gebliebenen Täter die Eisenbahn für die seit mehreren Jahren anhaltende Teuerung des Getreides verantwortlich. Denn schon bald hieß es: „Zu meinen Zeiten hast nix von Dampfswagen g'hört! Alles ist ruhig sein Weg gängen; aber desto mehr Dampfnudeln hat's geben; und je mehr Dampfswagen herkommen, desto rarer werden die Dampfnudeln! Die Zeit wird immer schlechter!“

---



### **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 prestigeseüchtiger 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.

---

### **27. Mai 1847 – Gründung der Generalverwaltung der Posten und der Eisenbahnen**

München \* Die Bayerische Eisenbahn und die Post werden in der Generalverwaltung der Posten und der Eisenbahnen zusammengefasst.

---

### **20. September 1847 – In der Stände-Versammlung werden weitreichende Forderungen erhoben**

München-Kreuzviertel \* Vom 20. September bis 30. November 1847 wird eine Außerordentliche Stände-Versammlung einberufen, bei der es im Grunde nur um eine Anleihe zur Finanzierung der Eisenbahn geht. In beiden Stände-Kammern werden lautstark liberale Forderungen wie die Ausweitung der Pressefreiheit und weitere Reformen, die die Märzforderungen des darauffolgenden Jahres vorwegnehmen, erhoben.

---

### **15. November 1847 – Der abgebrannte Bahnhof wird behelfsmäßig wiederhergestellt**

München-Maxvorstadt \* Zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebs lässt man den alten, aus Holz erbauten und auf dem Marsfeld stehenden Bahnhof behelfsmäßig wiederherstellen und gleichzeitig die Gleise zur Schießstätte verlängern. Der Bahnhof war am 4. April 1847 einem Brandanschlag zum Opfer gefallen. Am neuen Standort werden die behelfsmäßigen



Betriebs- und Empfangsräume eingerichtet, um den Bahnverkehr an diesem Tag dort aufzunehmen. Als Architekten für das neue Bahnhofsgebäude wird der Friedrich-von-Gärtner-Schüler, Friedrich Bürklein, beauftragt. Es sollte der spektakulärste Bahnhofsbaubau werden, den er von 1847 bis 1849 im Rundbogenstil ausführt. Die kühn konstruierte und wegen ihrer Zweckmäßigkeit von den Zeitgenossen bewunderte Bahnsteighalle darf mit Recht als eine der ersten Ingenieurbauten bezeichnet werden, das den Bedürfnissen der Zeit entspricht. Auf dem Platz des neuen Bahnhofs haben die Münchner Armbrustschützen, später Feuerschützen, ihre Schießstatt. Die Schützengesellschaft lässt sich dafür auf der Theresienhöhe ein Neues Schießhaus von Bürklein errichten.

## **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.

## **April 1848 – König Max II. gibt den Auftrag zum Druck der Briefmarke**

München \* Die Anweisung zum Druck einer bayerischen Briefmarke kann Ludwig I. nicht mehr geben, da er zugunsten seines Sohnes Max II. abdanken muss. Der neue Regent handelt dann unverzüglich. Wieder einmal sind in Deutschland die Bayern vorne. Nach dem Bau der ersten Eisenbahn und der Erfindung der ersten deutschen Kurzschrift, des Schreibtelegraphen, der Fotografie und der elektrischen Uhr schauen insbesondere die Preußen abermals neidisch nach München.

## **1. Oktober 1849 – Der Centralbahnhof kann der Öffentlichkeit übergeben werden**

München-Ludwigsvorstadt \* Nach einer Bauzeit von 26 Monaten kann Friedrich Bürkleins Centralbahnhof der Öffentlichkeit übergeben werden. Der Architekt Friedrich Bürklein hat ein Zweckgebäude im sogenannten Rundbogenstil konzipiert, das Elemente der Romanik und der italienischen Renaissance verbindet. Das der Stadt zugewandte Empfangsgebäude erinnert mit seiner Fensterrosette und der vorgelagerten Arkadenhalle fast an die Bonifazkirche. Die den Mittelbau flankierenden, zweigeschossigen Seitenbauten dienen dem Billettverkauf, der Post und als Wohnungen für Beamte. Die Einsteighalle gilt als erstes großes Bauwerk der



technisch-industriellen Ära in München, deren Kühnheit und Originalität weithin gerühmt wird. Halbrundförmig, rund 110 Meter lang, 29 Meter breit und bis zu 20 Meter hoch, überspannte sie fünf Gleise. Doch es ist noch eine hölzerne Konstruktion, die kurz vor der dann aus Eisen erbauten Schrammshalle ausgeführt worden ist. Eine Fußbodenheizung erwärmt die Warte- und Restaurationsräume auf 17,5 bis 20 Grad Celsius.

## **1. November 1849 – Der Schwarze Einser wird herausgegeben**

München-Grägenau \* Der königliche Postbeamte am Münchner Hauptpostamt gibt die erste deutsche Briefmarke, den „Schwarzen Einser“, heraus. Erst einen Tag nach der Ausgabe der ersten Bayern-Marke werden die Münchner über die Neuerung im Intelligenzblatt informiert. „Die Marken“, so kann man lesen, „sind jedesmal von dem Absender auf der Adreßseite des Briefes etc. im oberen Eck links durch Befechten des auf denselben befindlichen Klebstoffes gut zu befestigen“. Geregelt werden in dem königlichen Erlass auch die Gebühren, Taxen genannt. Ein Brief innerhalb Münchens kostet einen Kreuzer [„Schwarzer Einser“]. Für Briefe, die nicht weiter als zwölf Meilen [knappe 20 Kilometer] verschickt werden, muss man drei Kreuzer berappen, sonst das Doppelte. Ein kleiner Preisvergleich: Für einen Kreuzer erhält man im Jahr 1849 ein Pfund Roggenbrot. Ein Pfund Schweinefleisch kostete zehn Mal soviel. Die Herstellung des Spezialpapiers bereitet solche Probleme, dass die ersten bayerischen Briefmarken vier Wochen später als ursprünglich vorgesehen in die Postämter kommen. Peter Hasenay, der im Hauptberuf Geldscheine zeichnet, muss nur drei Werte entwerfen: „1 Kreuzer schwarz“, „3 Kreuzer blau“ und „6 Kreuzer braunrot“; erst im darauffolgenden Jahr kommt noch eine weitere Marke hinzu: die „9 Kreuzer grün“. Zu dieser Zeit ist die erste Marke, der „Schwarze Einser“, schon wieder aus dem Handel gezogen. Der Schwärze wegen, denn sie macht die Stempel unleserlich. Die General-Verwaltung der königl. Posten und Eisenbahnen gibt eine neue, weniger schwarze Einser heraus. Von der ursprünglichen Marke werden rund 725.000 Stück verkauft.

## **1850 – Maffei ist Hauptaktionär der Eisenwerk-Gesellschaft-Maxhütte**

Burglengenfeld \* Joseph Anton von Maffei ist Hauptaktionär und Vorstand der oberpfälzischen Eisenwerk-Gesellschaft-Maxhütte bei Burglengenfeld. Das Unternehmen hat sich vor allem auf die Herstellung von Eisenbahnschienen spezialisiert.

## **1850 – Ein Programm zur Hebung des bayerischen Nationalgefühls**



München-Haidhausen \* Als das Maximilianeum-Projekt konkrete Formen annimmt, will König Max II., den von ihm erkannten Gefahren entgegenwirken, die die Eigenständigkeit Bayerns und seine Monarchie bedrohen. Da sind - nach der kaum überwundenen Revolution des Jahres 1848 - die immer stärker werdenden demokratischen Umtriebe, die unaufhaltsame industrielle Revolution von Eisenbahn, Telegraph und Dampfmaschine, die nach immer größeren Wirtschaftsräumen und damit größeren Staatseinheiten verlangt und der die Kleinstaaterei des Deutschen Bundes viel zu eng geworden ist, und da ist schließlich Preußen, das im Namen der deutschen Einheit auf Machterweiterung hinarbeitet und in diesem Zusammenhang auch ein Auge auf das Königreich Bayern wirft. König Max II. will diese Gefahren durch ein Programm zur Hebung des bayerischen Nationalgefühls bekämpfen.

---

## **1851 – Die „Bavaria“ ist die leistungsfähigste Steilrampen-Lokomotive**

München-Englischer Garten - Hirschau \* Maffei gewinnt mit seiner 72. Lokomotive, die ebenfalls auf den Namen Bavaria hört, den ersten Preis beim Semmering-Wettbewerb um die leistungsfähigste Steilrampen-Lokomotive.

---

## **19. April 1851 – Der Zentralbahnhof wird mit 156 Lampen illuminiert**

München-Maxvorstadt \* Schwierigkeiten bereitet noch die Beleuchtung des Zentralbahnhofs. Doch dann kann die Einstiegs- und Empfangshalle mit 156 holzgasbetriebenen Lampen illuminiert werden.

---

## **21. Juni 1851 – Vertrag für eine Bahnverbindung über Rosenheim nach Salzburg**

München - Wien \* Das Königreich Bayern schließt mit Österreich einen Vertrag zur Weiterführung einer Bahnverbindung über Rosenheim nach Salzburg auf österreichischem Territorium. Diese Planung hat eine europäische Dimension.

---

## **7. Mai 1852 – Finanzierung der Bahnverbindung nach Salzburg gesichert**

Rosenheim - Salzburg \* Der bayerische Staat finanziert und übernimmt die Ausführung der Bahnverbindung über Rosenheim nach Salzburg.

---



## **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.

---

## **1854 – Die Eisenbahn wird bis zum Königreich Württemberg weitergebaut**

München - Augsburg - Württemberg \* Die Eisenbahnstrecke München - Augsburg wird bis an die Grenze zum Königreich Württemberg weitergebaut.

---

## **24. Juni 1854 – Die Bahnstrecke ist bis „nach dem Belustigungsorte Hesseloh“ fertig**

Großhesselohe \* Der 10,7 Kilometer lange Streckenabschnitt der Bahnverbindung von München über Rosenheim nach Salzburg ist bis „nach dem Belustigungsorte Hesseloh“ fertiggestellt.

---

## **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.

---

## **26. Oktober 1857 – Die elegante Großhesseloher Brücke wird eröffnet**



München-Großhesselohe \* Die elegante Großhesseloher Brücke, die das tief eingeschnittene Isartal überquert und die Bahnverbindung über Holzkirchen nach Rosenheim weiterführt, wird eröffnet.

## **31. Oktober 1857 – Die Eisenbahn-Strecke bis Rosenheim ist fertiggestellt**

München-Großhesselohe \* Der 62,9 Kilometer lange Eisenbahn-Streckenabschnitt von dem Belustigungsorte Hesseloh bis Rosenheim ist fertiggestellt.

## **5. August 1858 – Die Eisenbahnstrecke von Rosenheim bis Kufstein ist fertig**

Rosenheim - Kufstein \* Die 31,9 Kilometer lange Eisenbahnstrecke von Rosenheim bis zur Grenze bei Kufstein ist fertiggestellt.

## **3. November 1858 – Die Landshuter Eisenbahn-Linie kann eröffnet werden**

München - Landshut \* Auf den Vorarbeiten der staatlichen Eisenbahn-Commission aufbauend, kann die Landshuter Linie eröffnet werden. Die Landshuter Allee erinnert noch heute an die ursprüngliche Trassenführung.

## **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.“

---

### **7. Mai 1860 – Die Eisenbahnstrecke von Rosenheim nach Traunstein ist fertig**

Rosenheim - Traunstein \* Die 53,3 Kilometer lange Eisenbahnstrecke von Rosenheim bis nach Traunstein ist fertiggestellt.

---

### **1. August 1860 – Die Eisenbahnstrecke von Traunstein bis Salzburg ist fertiggestellt**

Traunstein - Salzburg \* Die 29,5 Kilometer lange Eisenbahnstrecke von Traunstein bis zur Grenze bei Salzburg ist fertiggestellt.

---

### **12. August 1860 – Die Eisenbahn-Strecke München - Salzburg wird erstmals befahren**

München - Salzburg \* Die in fünf Teilabschnitten erbaute und insgesamt 188 Kilometer lange Eisenbahn-Strecke von München nach Salzburg kann erstmals befahren werden. Ab Salzburg führt die Bahnlinie weiter nach Wien. Kaiser Franz Joseph I. von Österreich trifft aus Wien mit der k.k. privilegierten Kaiserin-Elisabeth-Bahn ein, König Max II. von Bayern in Salzburg in seinem Hofzug an. Der bayerische Zug wird von zwei Maffei-Lokomotiven gezogen. Mit dieser Zugverbindung liegt München genau zwischen den zwei großen europäischen Metropolen Wien und Paris.

---

### **1861 – Der bayerische Staat kauft die Eisenbahn-Strecke zum Starnberger See**

München - Starnberger See \* Der bayerische Staat erwirbt die Eisenbahn-Strecke zum Starnberger See von Ulrich Himbsel.

---

### **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 Opfern - 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.

### **10. Oktober 1863 – Eisenbahnstrecke über Mühldorf nach Österreich genehmigt**

München-Kreuzviertel \* Der Bayerische Landtag genehmigt die für die Stadtviertel des Münchner Ostens so wichtig werdende Eisenbahnstrecke über Mühldorf zur österreichischen Landesgrenze. Zeitgleich bewilligt er 15,4 Millionen Gulden für den Bau der Linie. Die genaue Streckenführung ist zu diesem Zeitpunkt allerdings an mindestens zwei Stellen noch offen. Einmal, weil auf österreichischer Seite die rund fünfzig Kilometer lange Teilstrecke von der Grenze in Richtung Linz nicht von der Eisenbahnverwaltung, sondern von einem privaten Konsortium aus Großgrundbesitzern, Unternehmern und Bankiers finanziert wird und sich als Alternativen der Grenzübergang bei Braunau oder das vierzig Kilometer innabwärts gelegene Scharding anbieten. Von einem dieser Grenzübergänge soll die Eisenbahn das oberösterreichische Neumarkt und darüber hinaus Linz erreichen. Die zweite ungeklärte Streckenführung war gleich am Beginn der Bahnlinie. Die Generaldirektion der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen - als zuständige Planungsbehörde - will jedenfalls die Strecke unmittelbar nach der Großhesseloher Brücke - der seit dem Jahr 1858 bestehenden Hauptverkehrsstrecke München - Holzkirchen - Rosenheim - Salzburg - abzweigen lassen. In einem weiten Bogen soll die Bahntrasse dann durch den Perlacher Forst, weiter über das Obergiesinger Feld, südlich an Haidhausen vorbeiführend das Stadtgebiet in östlicher Richtung verlassen. So jedenfalls sieht die grobe Planung lange Zeit aus. Nun ist aber in Obergiesing, östlich der Tegernseer Landstraße, ein großes Neubaugebiet geplant. Und um zu verhindern, dass die Bahnverwaltung baureife oder möglicherweise schon bebaute Grundstücke teuer erwerben muss, verweigert das Ministerium des Inneren, das bei allen Bauvorhaben in der Haupt- und Residenzstadt ein Planungs- und Einspruchsrecht besitzt, ihre Zustimmung zum Wohnungsbau so lange, bis eine detaillierte Bahnplanung vorliegt. Erst danach will das Innenministerium den künftigen Baulinien zustimmen.

### **Oktober 1865 – Die Streckenerschließung soll nicht länger verzögert werden**



München - München-Obergiesing \* Nachdem noch immer keine endgültige Bahntrassenführung durch Obergiesing feststeht, teilt das „Innenministerium“ dem für den Eisenbahnbau zuständigen „Handelsministerium“ mit, dass sich die Erschließung und Bebauung des „Neubaugebiets“ nicht länger verzögern lässt.

## **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.

## **März 1866 – Einigung auf den Eisenbahn-Übergangspunkt bei Braunau am Inn**

Wien - Braunau \* Das österreichische Eisenbahn-Konsortium einigt sich auf den Übergangspunkt bei Braunau am Inn.

## **September 1866 – Die Vermessungsarbeiten für die Eisenbahn nach Braunau beginnen**

München \* Die Vermessungsarbeiten, um den genauen Verlauf der Bahnstrecke nach Braunau am Inn festzulegen, beginnen. Die angedachte Trasse soll südlich von Untergiesing durch die Isarauen verlaufen, dann die Hangkante auf der Höhe des späteren Stadions an der Grünwalder Straße durchschneiden und östlich von Obergiesing durch die Hochau nach Haidhausen führen. Damit wären die drei Stadtviertel des Münchner Ostens direkt an die Eisenbahn angebunden. Als nächste Entscheidung steht die Standortwahl für den nach dem Zentralbahnhof zweiten



großen Staatsbahnhof auf der Tagesordnung. Für das betroffene Stadtviertel hätte das weitreichende Folgen auf die wirtschaftlichen, sozialen und städtebaulichen Entwicklungen, denn es geht bei dieser Entscheidung immerhin um die Drehscheibe für den künftigen Güter- und Personenverkehr im Münchner Osten.

### **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.

### **1867 – Arbeiten an der Braunauer Eisenbahnbrücke**

München-Untergiesing - München-Isarvorstadt \* Die Arbeiten an der Braunauer Eisenbahnbrücke, die einen Bestandteil der neuen Eisenbahntrasse von München nach Simbach/Braunau am Inn darstellt, dauern bis 1870 an. Nach vorhergehenden Probebohrungen wird mit den Fundamentierungsarbeiten der vier Brückenpfeiler begonnen. Für die beiden inneren Pfeiler sind dafür aufwändige Arbeiten auszuführen. Im Gegensatz dazu werden die beiden



äußeren Pfeiler durch die sie umgebenden Hochwasserdämme stabilisiert. Mit sogenannten Lokomobilen, das sind auf Schienen bewegbare Dampfmaschinen, können Bagger, Förderbänder sowie Pumpen betrieben und über einen Dynamo Strom erzeugt werden. So eine Lokomobile leistet sechs PS. Um sie aufzubauen oder zu versetzen und zur Montage der Baggermaschine sind acht Arbeiter zehn Tage beschäftigt. Die Bedienungsmannschaft der Lokomobile setzt sich aus dem Baggerführer, dem Führer der Lokomobile und vier weiteren Arbeitern zusammen. Die elektrischen Lichtbogenlampen kommen zum Einsatz, nachdem die Spundwände für die Pfeiler gesetzt und mit den Betonierungsarbeiten begonnen worden ist. Um diese Arbeiten zügig fertig zu stellen, arbeiten die Brückenbauer bis spät in die Nacht hinein. Der riesige, schwenkbare Scheinwerfer ist dazu auf einem zwölf Meter hohen Holzturm angebracht. Die ursprünglich ausschließlich für militärische Zwecke - von der Telegraphenbau-Anstalt Siemens & Halske entwickelte Beleuchtungsanlage kommt beim Bau der Braunauer Eisenbahnbrücke erstmals im zivilen Bereich zum Einsatz. Nachdem die Fundamente errichtet worden sind, baute die aus Nürnberg stammende Eisenbaufirma Cramer-Klett, von der schon die Großhesseloher Brücke stammt, auch diese Brücke. Nun überspannen zwei unabhängig voneinander parallel verlaufende Fachwerkträgerkonstruktionen mit drei gleichen Öffnungen auf 150 Meter das Isarbett. Die sieben Meter hohen Eisenfeldträger können rationell in Serienproduktion hergestellt werden und werden anschließend an den Stößen vernietet. Der hölzerne Werksteg wird nach Beendigung der Bauarbeiten abgebaut und circa siebenhundert Meter isarabwärts - in der Höhe der heutigen Wittelsbacher Brücke wieder montiert. Er diente bis zur Fertigstellung dieser für Giesing so wichtigen Verkehrsanbindung - im Jahr 1875 - als provisorischer Flussübergang. Er darf bis dahin jedoch nur von Fußgängern benutzt werden.

---

### **Februar 1867 – Eine weitere Interessengruppe meldet sich zu Wort**

München-Haidhausen \* Eine weitere Interessengruppe meldet sich zur Standortfrage des Ostbahnhofs zu Wort. Diese Gruppierung hat für den Bahnhof ebenfalls einen Standort in Haidhausen vorgesehen. Dieser liegt aber etwa einen Kilometer östlicher, bei einem Kuisl genannten alleinstehenden landwirtschaftlichen Anwesen, das dem Perlacher Gärtnereibetreiber Peter Ballauf gehört. Das ist der Platz, auf dem sich heute der Ostbahnhof befindet. Der genannten Interessengemeinschaft gehören - neben Peter Ballauf - ausschließlich Personen an, die in der Nachbarschaft des Kuisl-Anwesens ausgedehnte Grundstücke besitzen. Sprecher und Vorsitzender dieses Konsortiums ist der Hofbankier Carl von Eichthal, der kurz zuvor ein riesiges und unbebautes, Auf der Ramersdorfer Lüften bezeichnetes Gelände erworben hat.



### **Februar 1867 – Noch eine Interessengemeinschaft zur Ostbahnhof-Standortfrage**

München-Au - München-Giesing - München-Haidhausen \* Noch eine Interessengemeinschaft zur Standortfrage des Ostbahnhofs tritt auf. Ihr gehören Handels- und Gewerbetreibende aus der Au, Giesing, Haidhausen und südlicher Stadtteile an. Sie wollen einen Südbahnhof in Untergiesing, südlich des im Jahr 1847 als Männerfreibad eröffneten Schyrenbades installiert sehen. Der Bahnhof soll die Anlage eines ausgedehnten Industrieviertels in den Isarauen ermöglichen. Ein Vorschlag, der heute möglicherweise Erstaunen hervorruft. Aber am Auer Mühlbach war von Hellabrunn bis hinauf zur Bäckerkunstmühle sogar ein Gebiet für schwerindustrielle Güter im Entstehen. Mit den genannten Vorschlägen liegen vier Standorte für einen Bahnhof und zwei alternative Streckenführungen zur Auswahl: eine innere, unmittelbar am Haidhauser Zentrum, und eine äußere, am östlicher gelegenen Kuisl-Anwesen vorbeiführende Linie.

### **Mai 1867 – Eichthal unterbreitet dem Innenministerium ein lukratives Angebot**

München-Haidhausen \* Carl von Eichthal unterbreitet dem Innenministerium ein lukratives Angebot: Wenn die Braunauer Eisenbahnlinie am Kuisl vorbei geführt wird, tritt die Interessengemeinschaft - „der guten Sache halber und im Interesse der Vorstadt Haidhausen und zum allgemeinen besten“ - dem Staat schenkungsweise einen Tagwerk Grund ab. Gleichzeitig bietet er an, die zusätzlich für die Anlage des Bahnhofs und der Bahnstrecke benötigten Flächen zu einem Preis von lediglich 2.000 Gulden pro Tagwerk zur Verfügung zu stellen. Natürlich liegt dem Konsortium an der Wertsteigerung ihrer noch unerschlossenen Grundstücke. Das vorgelegte Angebot liegt zwar weit unter dem Verkehrswert, doch durch die geänderte Streckenführung würde sich das Entgegenkommen durch die in die Höhe schnellenden Baulandpreise schnellstens wieder ausbezahlen.

### **August 1867 – Es kommt zur Entscheidung in der Standortwahl des Ostbahnhofs**

München-Haidhausen \* Es kommt zur Entscheidung in der Standortwahl des Ostbahnhofs. In verschiedenen Gutachten werden eindeutig die Bahnhofs-Standorte in Haidhausen bevorzugt. Dabei fällt die Wahl zunächst eindeutig auf die Sedlmayr'sche Streckenführung mit dem Bahnhof nahe dem heutigen Rosenheimer Platz.



## 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 Bankchef Druck auf den Staatsminister ausübte, lässt sich nur spekulieren.

## 1868 – Der Untergiesinger Eisenbahndamm entsteht

München-Untergiesing \* Zur optimalen Straßenführung legt die Bahnverwaltung „einen Eisenbahndamm von der Brücke angefangen bis zum Berge von Giesing, und durch diesen einen aufsteigenden tiefen Einschnitt“ an. Damit wird Untergiesing in zwei Hälften zerschnitten. Proteste der Untergiesinger stellen heraus, dass mit dem plumpen und unansehnlichen Bahndamm die Vorstadt in ihrer baulichen Entwicklung beeinträchtigt, dass zumindest die in der Nähe des Damms liegenden Grundstücke entwertet und der Bevölkerung eine „unästhetische und unerträgliche Last aufgebürdet“ wird. Der Stadtrat befürchtet bei einem Bruch des Hochwasserdammes der Isar können die hereinströmenden Wassermassen große Teile Untergiesings überschwemmen. Statt des festen Bahndammes fordert man deshalb die Herstellung der Bahntrasse auf Pfeilern. Die Bahnverwaltung hält aber die vorgetragenen Hochwasserängste für stark übertrieben, da genügend Öffnungen für Straßen und Bäche vorgesehen sind. Gleichzeitig stellt sie die - berechnete - Frage, ob eine leichtere Bauweise etwas an der Lautstärke und der Ästhetik ändern würde. Zum Bau des Bahndammes wird auf



der gesamten Strecke zwischen dem Bergeinschnitt und der Braunauer Brücke ein sieben Meter hohes Holzgerüst aufgebaut. Diese Konstruktion trägt eine Rollbahn, mit der die Erdmassen aus dem Hangeinschnitt abtransportiert und anschließend auf beide Seiten der Holzkonstruktion herabgekippt werden. Das Holzgerüst verschwand nach und nach im aufgeschütteten Eisenbahndamm. Zehn Monate sind dafür vorgesehen, um die 60.000 Kubikmeter Erdreich, die beim Aushub des Einschnitts zwischen dem Giesinger Berg und dem Ostbahnhof anfallen, auf den Bahndamm zu verteilen. Voraussetzung ist aber, dass die Bauarbeiter pro Tag rund 750 Waggon der Rollbahn mit Erdreich be- und entladen. Auf dem Streckenabschnitt sind drei Rollbahnzüge mit jeweils sieben Waggon ständig im Einsatz. Zu erheblichen Problemen führen nach der Inbetriebnahme der Bahnstrecke die Lärmentwicklung an der Eisenbahnbrücke am Kolumbusplatz und dem gesamten Weg des Damms. Der Lärmpegel war noch höher wie heute, da die Schienen ohne jede Geräuschdämmung direkt auf die eisernen Brückenläufe montiert worden waren.

---

### **1868 – Die Gleisverlegungsarbeiten und der Bau des Ostbahnhofs beginnen**

Haidhausen - Rosenheim - Simbach/Braunau \* Die Gleisverlegungsarbeiten an den Bahnlinien nach Simbach/Braunau am Inn und der neuen Streckenführung nach Rosenheim beginnen. Von Rosenheim aus sollte noch eine weitere, insgesamt kürzere Strecke nach Salzburg abzweigen. Im selben Jahr wird auch der Bau für den Haidhauser Bahnhof begonnen, der zu dieser Zeit noch „mitten auf der grünen Wiese“ entsteht.

---

### **1870 – Das Gebäude des Spitals der Unheilbaren muss abgebrochen werden**

München-Au \* Mit dem Bau der Eisenbahnlinie muss sich der Magistrat gegenüber der Eisenbahn-Gesellschaft verpflichten, das Gebäude des neuen St.-Nicolai-Spitals der Unheilbaren am heutigen Kolumbusplatz abzurechen.

---

### **16. Juli 1870 – Die Truppentransporte beginnen**

Norddeutscher Bund • Einen Tag nach der Mobilmachung beginnen die Truppentransporte. Dazu werden die Bahnstrecken für den zivilen Verkehr gesperrt.

---



### **23. Juli 1870 – Die Truppentransporte treffen in der Pfalz ein**

Pfalz • Die Züge mit den Truppentransporten rollen in die Pfalz und an den Rhein.

---

### **1. August 1870 – Die Eisenbahn zum Transport der Truppen und der Geschütze**

Deutschland - Frankreich \* Die Deutschen können den etwa 265.000 französischen Soldaten etwa 500.000 Mann gegenüberstellen. Zielstrebig setzen die Deutschen die Eisenbahn zum Transport der Truppen und der Geschütze ein.

---

### **9. August 1870 – Die Eisenbahn hat die entscheidende Rolle für den Kriegsverlauf**

Pfalz - Saarland • Deutschen Eisenbahnen befördern mit insgesamt 1.500 Zügen bis zum 9. August 640.000 Soldaten und 170.000 Pferde an die Aufmarschplätze. Anders ist dies in Frankreich, das im Jahr 1870 über das wohl modernste Eisenbahnnetz Europas verfügt. Doch was die Organisation der Truppentransporte betrifft, befindet sich das Land auf dem Stand von 1859. Bleibt festzustellen, dass von Mitte Juli bis Anfang August 1870 die Eisenbahn die entscheidende Rolle für den Kriegsverlauf hatte und der preußische Fahrplan besser war.

---

### **12. August 1870 – Die ersten deutschen Truppenteile erreichen Straßburg**

Straßburg \* Die ersten deutschen Truppenteile erreichen die Umgebung von Straßburg. Sie schneiden die Stadt von der Außenwelt ab, indem sie die Eisenbahn- und Telegrafverbindungen kappen. Die Verteidiger Straßburgs ziehen sich in die Festung zurück.

---

### **23. November 1870 – Das Königreich Bayern kann sich mehrere Reservatrechte sichern**

München - Berlin \* In den sogenannten Novemberverträgen kann sich das Königreich Bayern mehrere Reservatrechte sichern. Sie betreffen vor allem das Militär, die Eisenbahn, das Post- und Telegrafwesen, die Branntwein- und Biersteuer sowie die allgemeine Staatsverwaltung. Die Reservatrechte sind von der Aufsicht und Gesetzgebung des Deutschen Reichs befreit. Eisenbahn, Post und Biersteuer stellen wichtige Einnahmequellen dar.

Das Bayerische Heer bildet - in Friedenszeiten - einen geschlossenen Bestandteil innerhalb der Streitkräfte des Deutschen Reichs. Es steht mit eigener Verwaltung unter der Hoheit des



bayerischen Königs. Doch mit dem Beginn der Mobilmachung - und damit dem Eintritt des Krieges - untersteht das bayerische Militär direkt dem Kaiser.

---

### **3. Dezember 1870 – Prinz Luitpold von Bayern übergibt den Kaiserbrief**

Versailles \* Prinz Luitpold von Bayern übergibt den „Kaiserbrief“ im Hauptquartier von Versailles an den preußischen König Wilhelm I.. Der bayerische Märchenkönig Ludwig II. verhält sich also gegenüber Preußen sehr loyal, muss aber - statt belohnt zu werden - bayerische Rechte an das von Preußen geführte Reich abtreten. Nichts ist es mit der erhofften Vergrößerung des Bayernlandes, nichts mit der gewünschten alternierenden Kaiserkrone, derzufolge dem preußischen Kaiser einer aus dem bayerischen Herrscherhaus folgen soll. Ein paar Reservatrechte, das Heer, die Post und die Eisenbahn betreffend, bleiben den süddeutschen Verbündeten. Ansonsten hat sie sich Bismarcks großpreußischem Staatengebilde unterzuordnen.

---

### **1871 – Die Wittelsbacherbrücke wird erbaut**

München-Isarvorstadt - München-Untergiesing \* Die Wittelsbacherbrücke wird in Verlängerung der Kapuzinerstraße als hölzerner Fußgängersteg erbaut, um die Reichenbachbrücke zu entlasten und dem aufstrebenden Untergiesing entgegen zu kommen. Bei der neuen Brücke handelt es sich aber nur um den nicht mehr benötigten Werksteg, der nach Beendigung der Arbeiten an der Braunauer Eisenbahnbrücke dort demontiert und hier neu aufgebaut werden wird. Der ehemalige Werksteg darf aus Statikgründen nur von Fußgängern benutzt werden.

---

### **15. März 1871 – Der Ostbahnhof und die Bahnlinie werden eingeweiht**

München-Haidhausen \* Das Empfangsgebäude des Braunauer Bahnhofs wird eröffnet. Spätestens jetzt bricht für das Ostend das Eisenbahnzeitalter an. Allerdings verlassen zunächst nur drei Personen- und wenige Güterzüge den Hauptbahnhof über die neue Isarbrücke durch Untergiesing zum Braunauer Bahnhof und weiter in Richtung Rosenheim und nach Simbach/Braunau am Inn.

---

### **15. März 1871 – Auch für Giesing bricht das Eisenbahnzeitalter an**



München-Untergiesing \* Für Giesing bricht das Eisenbahnzeitalter an. Doch zunächst verlassen nur drei Personen- und wenige Güterzüge den Hauptbahnhof über die neue Isarbrücke durch Untergiesing in Richtung Rosenheim und weiter nach Braunau.

## **Mai 1871 – Der Zugverkehr läuft über die neue Braunauer Eisenbahnbrücke**

München-Isarvorstadt - München-Untergiesing \* Der gesamte Zugverkehr zwischen München und Salzburg beziehungsweise nach Kufstein läuft über die neue Braunauer Eisenbahnbrücke durch Untergiesing.

## **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.

## **1. Juni 1871 – Die Ruhe und der Beschaulichkeit in Untergiesing ist dahin**

München - Braunau - Linz - Wien \* Die über Mühldorf nach Simbach/Braunau am Inn führende Hauptverkehrsstrecke der Eisenbahn wird eröffnet. Sie führt weiter über Linz nach Wien. Spätestens ab jetzt ist es mit der Ruhe und der Beschaulichkeit in Untergiesing vorbei. Während die neue Streckenführung für den Güter- und Personenverkehr einen erheblichen Zeitgewinn bedeutet und reiche Spekulanten noch reicher macht, ist die Bahnlinie für Untergiesing mit erheblichen Nachteilen verbunden und bringt für die ansässigen Bewohner neben einer Lärmbelästigung noch zusätzlichen Gestank und einen sieben Meter hohen, die ganze Ortsflur durchtrennenden Bahndamm. Der gewünschte Bahnhof, verbunden mit der Möglichkeit der Ansiedelung von Industrieanlagen, bleibt den Untergiesingern ebenfalls versagt. War zu Beginn noch von einer Station mit Güterhalle die Rede, so verwarf die Generaldirektion auch diese Pläne, da Bodenuntersuchungen die Untergiesinger Isarauen als denkbar ungünstiges Areal für einen Bahnhof bezeichneten. Das bedeutet für die Stadt München, dass sie nach einem neuen Standort für den Städtischen Schlacht- und Viehhof suchen muss, der ursprünglich zwischen



Schyrenbad und Stadtgartendirektion geplant war.

---

### **1. August 1871 – Der erste tödliche Unfall nach der Eröffnung der Eisenbahnlinie**

München-Untergiesing \* Schon wenige Monate nach Eröffnung der Eisenbahnlinie über den Ostbahnhof nach Braunau kommt es zum ersten tödlichen Unfall. Die Frau des Gemeindebevollmächtigten Wilhelm Kanzler, der in Obergiesing die bekannte Gastwirtschaft Zum Giesinger Weinbauern betreibt, stirbt. Mutter Kanzler ist mit ihrem Sohn in der Kutsche über den Giesinger Berg in Richtung Innenstadt gefahren. Bei der Eisenbahnbrücke erschreckt ein heraneilender Zug das Pferd so sehr, dass es scheut, die Kutsche umwirft und beide Insassen unter sich begräbt. Während der Sohn mit leichten Blessuren davongekommt, stirbt die Mutter an ihren Verletzungen. Es kommt fast täglich zu solchen Unfällen, „weil die Bauernpferde aus den außergelegenen Dörfern noch keinen Kurs bezüglich der Vorsichtsmaßnahmen genommen und jetzt wie früher scheuen und durchgehen“.

---

### **Januar 1873 – Der Magistrat genehmigt den Bau einer „Pferdeeisenbahn“**

München \* Der wirtschaftliche Erfolg von Michael Zechmeisters „Pferdeomnibus-Linie“ überzeugt den Magistrat, weshalb er sich für den Aufbau einer schienengebundenen Pferdestraßenbahn ausspricht. Die Bedingung ist aber die Hinterlegung von 100.000 Gulden, „da man mit Aktiengesellschaften bisher schlechte Erfahrungen gemacht habe“.

---

### **1874 – Die Wittelsbacherbrücke muss dringend neu gebaut werden**

München-Untergiesing - München-Isarvorstadt \* Obwohl der ehemalige Werksteg an der Stelle der heutigen Wittelsbacherbrücke aus Statikgründen nur von Fußgängern benutzt werden darf, wird auf der Brücke - verbotenerweise, aber verständlich - geritten, gefahren und das Vieh getrieben. Doch nicht nur deshalb muss ein Überweg gebaut werden, der den Anforderungen angepasst ist. Für Giesing ist eine Verkehrsanbindung dringendst erforderlich, weshalb mit dem Bau einer eisernen Fachwerkskonstruktion begonnen wird.

---

### **Februar 1874 – Die Kgl. Polizeibehörde lehnt die Pferdestraßenbahn ab**

München \* Es dauert über ein Jahr, bis sich die Kgl. Polizeidirektion als genehmigende

---



Aufsichtsbehörde zum Aufbau einer schienengebundenen Pferdestraßenbahn äußert. Sie lehnt die Pferdeeisenbahnlinie aus verkehrstechnischen Gründen ab, da sich in der Innenstadt „eine große Zahl von Industriellen niedergelassen habe, denen Tag für Tag große Quantitäten Waren auf umfangreichen Transportmitteln zugeführt werden, da ferner die Straßenkörper noch zu speziellen Verrichtungen, wie Holzmachen, Entleerung von Abortgruben, Beladen von Möbelwagen, ununterbrochen in Anspruch genommen werden müssen“.

---

## **1876 – Der Centralbahnhof muss ständig umgebaut werden**

München-Maxvorstadt \* Durch das ständig steigende Verkehrsaufkommen wird der Centralbahnhof umgebaut.

---

## **1876 – Aus dem Braunauer Bahnhof wird der Ostbahnhof**

München-Haidhausen \* Erst jetzt erhält der im Neurenaissance-Stil errichtete Braunauer Bahnhof den Namen Ostbahnhof.

---

## **1879 – Die italienischen Ziegeleiarbeiter kommen schneller nach Bayern**

Friaul - Königreich Bayern \* Durch die neue Bahnlinie verkürzt sich die Reisedauer der italienischen Ziegeleiarbeiter auf zwei Tage. Bis dahin mussten sie den ganzen Weg über die Alpen zu Fuß zurücklegen. Das dauerte etwa 10 Tage.

---

## **1882 – Die Ostbahnhalle beim Centralbahnhof wird abgerissen**

München-Maxvorstadt \* Die Ostbahnhalle beim Centralbahnhof wird abgerissen.

---

## **1. Mai 1883 – Mangfall-Wasser für den Schmederer-Garten**

München-Au \* Die Wasserleitung aus dem Mangfallgebirge ist fertiggestellt und wird mit einer Springbrunnenfontaine am Sendlingertorplatz feierlich in Betrieb genommen. Das Wasser wird in der Schmederer-Villa sowohl für den häuslichen Bedarf genutzt, aber auch um den geplanten Teich anzulegen und den wasserspeienden Pegasus in Betrieb zu nehmen. Im ganzen Garten

---



wird ein Rohrnetz verlegt, das auch zum Löschen benutzt werden kann, sollte einmal ein Funkenflug der Eisenbahn ein Feuer entzünden.

## **1886 – Buffalo Bill hält sich mit seiner Wildwest-Schau in München auf**

München - München-Untergiesing \* William Frederick Cody, besser bekannt unter seinem Pseudonym Buffalo Bill, hält sich mit seiner Wildwest-Schau in München auf. Die Münchner sind begeistert von den „tollkühnen Zugstücken“, worunter man die Reiterkünste bei einem nachgespielten Überfall auf einen Eisenbahnzug versteht. In der Schau treten neben der „ritterlich schönen Erscheinung“ Buffalo Bills noch nordamerikanische Indianer und mexikanische Baqueros auf. Die Zuschauer schwärmen von den „Künsten der Naturreiter“ und ihren „wahrhaft schönen und sicheren Sitz und ihrer prächtigen Haltung“ und vom Anblick der Indianer, „deren nackte, ebenmäßige Glieder so bunt bemalt sind, als trügen die braunen Herrschaften grellfarbene Tricots“.

## **Juni 1886 – Der Münchner Radrennsportler Heinrich Roth gewinnt das Rennen**

München - Freising \* Für den Münchner Radrennsportler Heinrich Roth ergibt sich eine erste sportliche Herausforderung, nachdem sich Mitglieder des Freisinger Trabrennvereins mit den Hochrad-Fahrern aus München messen wollen. An einem Junimorgen steht der 17-jährige Heinrich Roth mit seinem 1,37 Meter über den Boden ragenden Hochrad vor dem Großen Wirt in Schwabing - gemeinsam mit fünf anderen Radfahrern - am Start zum Rennen nach Freising. Für die dreißig Kilometer lange Strecke braucht damals ein guter Traber rund zwei Stunden, die neuartige Eisenbahn bewältigt die Entfernung in siebzig Minuten. Der Renn-Radler legte die Strecke in exakt einer Stunde und vier Minuten zurück. Heinrich Roth siegt damit nicht nur mit einer halben Stunde Vorsprung vor seinen Konkurrenten, sondern unterbietet auch noch die Fahrzeit der Eisenbahn um sechs Minuten. Die Sensation ist damit perfekt. Doch das war erst der Anfang der Karriere des ambitionierten Rennfahrers und es sollte weiter steil nach oben gehen.

## **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.

### **11. März 1896 – Standortsuche für die II. Kraft- und Arbeitsmaschinen-Ausstellung**

München \* Der Bau- und Dekorations-Ausschuss des Allgemeinen Gewerbevereins München nennt die Voraussetzungen: „Der Ausstellungsplatz müsse bequem zugänglich sein, demgemäß nicht nur gute Zufahrtsstraßen haben, sondern womöglich auch in Rücksicht auf den Transport schwerer Maschinen einen Eisenbahnanschluss ermöglichen.“

### **11. Juli 1896 – Im Panoptikum werden erstmals lebende Bilder gezeigt**

München-Hackenviertel \* In der bayerischen Haupt- und Residenzstadt werden erstmals „lebende Bilder“ gezeigt. Die Aufführung findet - „unter lebhafter Anteilnahme des Münchner Publikums“ - in Carl Gabriels und Emil Eduard Hammers Panoptikum statt. Der Vorführapparat wird mit Theaterkulissen umspannt und dann „drauflos gekurbelt“. Die Vorführungen richtet Carl Gabriel nach französischem Vorbild ein. Das ganze Programm ist circa 100 Meter lang und läuft innerhalb von einer Viertelstunde ab. Drei bis fünf kleine Filme werden gezeigt: Ein heranbrausender Eisenbahnzug, Eine Schlangendomeuse, Ein Kettensprenger und Das Aufziehen der Hauptwache. Schon einer der ersten Filme verursacht einen Skandal. Er heißt „Endlich allein“ und zeigt ein Brautpaar am Hochzeitstag. Die Schlusszene wird umgehend zensiert.

### **1897 – Die Gesellschaft Hausmüllverwertung München**

München - Puchheim \* Die Stadtverwaltung schließt mit der Gesellschaft Hausmüllverwertung München einen Vertrag, worin sich die Stadt verpflichtet, dieser Gesellschaft den gesamten Hausunrat ohne Ausnahme zur Trennung in verwertbare und nicht verwertbare Teile zu überlassen. Die Gesellschaft baut dafür in Puchheim eigens eine entsprechende Anlage. Die Stadt sorgt dafür, dass der Müll mit der Eisenbahn nach Puchheim transportiert wird. Aufgabe der Gesellschaft ist es, aus dem Hausmüll landwirtschaftlich verwertbaren Dünger herzustellen und die hierfür nicht geeigneten Bestandteile des Mülls „hygienisch einwandfrei zu verwerten“. Ausgesondert werden Glas, Papier, Knochen, Lumpen und Metalle, außerdem Gummi, Kork und



Holz. Was übrig bleibt, wird auf unfruchtbarem Moorgrund aufgeschüttet. Nach Darstellung der Süddeutschen Sonntagspost ist danach der Moorboden so fruchtbar, dass darauf sogar Futterrüben angebaut werden können.

## **27. Januar 1900 – Europäische Einrichtungen wollen vor den Boxern geschützt werden**

Shandong - China \* Die Kolonialmächte fordern die chinesische Regierung auf, europäische Einrichtungen vor den Boxern zu schützen. Im Frühjahr und Sommer 1900 führen Attacken der sogenannten Boxerbewegung gegen Ausländer und chinesische Christen zu einem Krieg zwischen China und den Vereinigten acht Staaten, die sich zusammensetzten aus dem Deutschen Reich, Frankreich, Großbritannien, Italien, Japan, Österreich-Ungarn, Russland und den USA. Getragen wird der Boxeraufstand von den Verbänden für Gerechtigkeit und Harmonie. Die Boxer bekämpfen den europäischen, US-amerikanischen und japanischen Imperialismus. Die Bezeichnung Boxer bezieht sich auf eine traditionelle chinesische Kampfkunstausbildung, die sich selbst als Yihetuan, also Verband für Gerechtigkeit und Harmonie, nennt. Bei den Boxern handelt es sich um eine soziale Bewegung die sich zwischen 1898 und 1900 als unmittelbare Reaktion auf die Krisenstimmung gegen Ende des 19. Jahrhunderts gebildet hatte. Ihr ursprünglicher Schwerpunkt lag in der Provinz Shandong, wo das Deutsche Reich einige Bergbau- und Eisenbahnkonzessionen besaß. Im Frühjahr und Sommer 1900 breitet er sich dann über weite Teile Nordchinas aus. Die Boxer machen die Ausländer und die chinesischen Christen für die Störungen der natürlichen Umwelt und der sozialen Harmonie verantwortlich. Sie fordern die Beseitigung der Feinde Chinas mit Gewalt, um die Harmonie wieder herzustellen und treten dabei als Unterstützer der herrschenden Qing-Dynastie auf. Eine ihrer Parolen lautet: „Unterstützt die Qing und vernichtet die Fremden.“

## **1901 – Das Maffei'sche Eisenwerk in der Hirschau erhält einen Gleisanschluss**

München-Englischer Garten - Hirschau \* Das Maffei'sche Eisenwerk in der Hirschau erhält einen vom Prinzregenten Luitpold genehmigten Gleisanschluss zum Schwabinger Güterbahnhof. Bis dahin mussten über 2.000 Lokomotiven auf Straßenfahrzeuge verladen werden. Anfangs wurden die Maschinen von vielen Pferden, später von einer Lokomobile durch die ganze Stadt zur Zentralwerkstätte der Eisenbahn gezogen und dort mit den separat transportierten Radsätzen erneut zusammengebaut.



## **2. Juli 1907 – Die Maffei-Lokomotive „S 2/6“ erreicht einen Weltrekord**

München-Englischer Garten - Hirschau \* Die „S 2/6“, eine speziell für Schnellfahrversuche bei Maffei in der Hirschau gebaute Lokomotive erreicht mit einer Geschwindigkeit von 154,5 km/h einen Weltrekord, der bis 1936 Bestand hat.

## **14. November 1911 – Prinzregent Luitpold löst den Landtag vorzeitig auf**

München-Kreuzviertel \* Das Zentrum verweigert die Beratung des Verkehrsetats, weil ihr der linksliberale Verkehrsminister Heinrich von Frauendorfer zu sozialistenfreundlich ist und dem der SPD nahestehenden Süddeutschen Eisenbahnverband ein Streikrecht einräumt. Das Zentrum will sich dem Prinzregenten als regierungsfähig darstellen und versucht sich mit einem scharfen antisozialdemokratischen Kurs zu profilieren. Daraufhin macht Prinzregent Luitpold von seinem verfassungsmäßigen Recht Gebrauch, löst den Landtag vorzeitig auf und setzt Neuwahlen an. Die letzte derartige Landtags-Auflösung fand im Jahr 1869 statt. Bei der Verkündung dieses Beschlusses in der Abgeordnetenkammer vermerkt das Protokoll „lebhaften Beifall links und bei den Sozialdemokraten“.

## **21. Mai 1913 – Der Komponist Richard Wagner erhält ein Denkmal**

München-Bogenhausen - München-Haidhausen \* Einen Tag vor dem 100. Geburtstag Richard Wagners wird ihm zu Ehren eine Statue neben dem Prinzregententheater enthüllt. Heinrich Waderé hat das Monument gestaltet. Aus mehreren zur Verfügung stehenden Entwürfen wählt man denjenigen aus, der den Komponisten in ähnlicher Pose zeigt, wie das berühmte Porträt von Johann Wolfgang von Goethe in der Campagne. Da die ruhende Darstellung des Künstlers extrem stark im Gegensatz zu dem unsteten Leben des Musikers steht, kommt bald Kritik hoch, in die sogar das städtische Kollegium der Gemeindebevollmächtigten einstimmt. Letztlich beruhigt aber ein einziges Argument alle Kritikerstimmen: Da Richard Wagner von Natur aus nur mit einer geringen Körpergröße ausgestattet war, hätte ein stehendes Denkmal die Öffentlichkeit nur wenig beeindruckt. Der Marmor für die Figur stammt vom Untersberg. Er umfasst als Rohblock 14 Kubikmeter Inhalt und wiegt 600 Zentner. Über dreißig Pferde sind notwendig, um diese gewaltige Last vom Untersberger Steinbruch zur nächsten Eisenbahn zu schaffen, mit der er ab Berchtesgaden nach München gebracht wird. Bildhauer Heinrich Waderé hat sich am Ostbahnhof ein provisorisches Atelier eingerichtet. Da die fertige Marmorfigur noch immer 450 Zentner wiegt gestaltet sich der Transport vom Atelier zum Aufstellungsort als besonders schwierig. Er nimmt



mehr als zwei Tage in Anspruch. Die Statue muss mit einer Straßenlokomotive der Firma Maffei zum Ort seiner Aufstellung gebracht werden. Dort behindert vor allem der weiche Boden die Arbeiten, da sich die Räder des Transportwagens immer wieder eingraben. Cosima und Siegfried Wagner lehnen ihre Teilnahme an der Denkmalenthüllung ab. Bei Cosima sind es gesundheitliche, bei Siegfried grundsätzliche Gründe. Die Konkurrenz der Münchner Festspiele für Bayreuth sind aber die wahren Beweggründe. Das gesellschaftliche Ereignis an der Prinzregentenstraße wird durch Richard Wagners „Huldigungsmarsch“ eröffnet. Münchens erster Bürgermeister, Wilhelm von Borscht, hält eine Ansprache und Ernst von Possart, der Initiator des Denkmals, sagt in seiner Rede: „So grüßen wir Dich, Unsterblicher! Möge Dein Antlitz uns leuchten“. Prinzregent Ludwig III. enthüllt schließlich das Wagner-Denkmal. Die sozialdemokratische Tageszeitung Münchener Post kommentiert das Ereignis mit den Worten: „Das Streben Münchens, die seiner Zeit an Bayreuth abgegebene Hegemonie im Reiche von Wagners Kunst an sich zu bringen - das heimliche Agens [die treibende Kraft] unserer Festspiele - hat uns nun endlich ein würdiges Denkmal des Meisters beschert.“ Gleichzeitig kritisiert das Blatt, dass der Eröffnungsakt nicht dem Festwiesensbild der Wagner'schen Meistersinger entsprach und auf den „Wach-auf-Chor“ kein spontaner Jubel des Volkes, sondern ein „hochoffiziell-eisernes Schweigen“ der „aristokratisch-bürgerlichen Festversammlung“ folgt. Den Abschluss der Einweihungsfeierlichkeiten für das Musiker-Standbild bildet der „Tannhäusermarsch“.

## **2. August 1914 – Ein eigener Militärfahrplan wird in Kraft gesetzt**

München \* Um die Soldaten mit der Eisenbahn an die Front zu befördern, wird ein eigener Militärfahrplan in Kraft gesetzt. Deshalb gibt es bei den Bayerischen Staatsbahnen ab Mitte August nur einen sehr eingeschränkten zivilen Personen- und Güterverkehr.

## **2. August 1914 – SPD-Abgeordneten stimmen gegen die Haushaltsgesetze**

München \* Anfang August schließt die Münchner Börse kurzfristig, um Panikverkäufe zu verhindern. Und selbst das bayerische Finanzministerium zeigte sich alarmiert: Es warnt davor, dass die Bürger die Banknoten zum Teil nicht mehr als Zahlungsmittel akzeptieren würden. Bei der Sitzung des Bayerischen Landtags stimmen die 21 anwesenden SPD-Abgeordneten gegen die Haushaltsgesetze. Das ist aber auch schon die einzige Reaktion gegen den Krieg. Die beiden Kammern des Landtags befassen sich ebenfalls nicht mit dem Krieg sondern mit ungleich wichtigeren Fragen, wie beispielsweise dem Verbot des freireligiösen Unterrichts oder der Beschneidung des Streikrechts der Staatseisenbahner.



#### **4. August 1914 – Die bayerischen Truppentransporte mit der Eisenbahn beginnen**

München \* Die bayerischen Truppentransporte mit der Eisenbahn beginnen.

---

#### **16. August 1914 – 5.550 Truppenzüge mit 285.000 Wagen für die Truppentransporte**

Königreich Bayern \* 5.550 Truppenzüge mit 285.000 Wagen sind seit Beginn der Truppentransporte am 4. August auf dem bayerischen Eisenbahnnetz abgefertigt worden. Ebenso viele Züge kommen leer wieder zurück.

---

#### **28. Dezember 1917 – Die US-Eisenbahngesellschaften werden verstaatlicht**

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

---

#### **27. Januar 1918 – Das Innenministerium erfährt von den vorbereiteten Streiks**

München-Kreuzviertel \* In der Nacht trifft beim bayerischen Innenministerium die Nachricht ein, dass am darauffolgenden Tag ein dreitägiger Generalstreik beginnen und der Streik innerhalb von drei Tagen in ganz Deutschland zum Durchbruch kommen soll. Kuriere reisen von Berlin mit der Eisenbahn in alle größeren Städte des Deutschen Reichs, um Flugblätter zu verteilen und mündliche Nachrichten zu überbringen. Vertrauensleute sollen in Kriegswirtschaftsbetrieben, insbesondere in Munitionsfabriken zur Arbeitsniederlegung auffordern. Demonstrationzüge mit Ansprachen sind geplant. In einer kurzfristig anberaumten Besprechung wird vereinbart, dass keine Gewalt gegen Arbeitseinstellungen angewandt werden soll, die Polizei soll Menschenansammlungen lediglich zerstreuen, bei „Zusammenstößen mit streikenden Arbeitern [muss] nach dreimaliger Aufforderung, auseinanderzugehen, scharf geschossen werden“.

---

#### **7. November 1918 – Der König flüchtet mit seiner Familie nach Schloss Wildenwart**

München-Graggenau - Schloss Wildenwart \* Als Fluchtziel der königlichen Familie ist zuerst Gut Leutstetten ins Auge gefasst worden, doch dann hält man Schloss Wildenwart für besser geeignet. Da aber eine Fahrt mit der Königlichen Eisenbahn nicht mehr möglich ist, entscheiden



sich die hohen Herrschaften für die Automobile. Die Kraftwagen sind aber schon lange nicht mehr bewegt worden, weil sich der König geweigert hatte, in Kriegszeiten mit dem Auto durch die Stadt zu fahren. Nun sind mit Eisen versehene Räder aufgezo- gen, die noch aus der Zeit stammen, als Ludwig III. die Truppen im Feld besuchte. Und jetzt ist auch noch der scheinbar mit den Aufständischen sympathisierende Oberchauffeur verschwunden, weshalb die Suche nach den eh schon geringen Benzin- und Karbidvorräten weitere Zeit wegfrisst. Erst ein ehemaliger Hofbediensteter kann Benzin in ausreichendem Umfang besorgen. Er erklärt sich zudem bereit, das königliche Paar zu chauffieren. Als dann gegen 21:30 Uhr endlich drei fahrbereite Automobile zur Verfügung stehen, kann die Reise losgehen. Die aufgemalten Kronen werden mit Wagenschmiere übertüncht. Doch kaum ist man zur Abfahrt bereit, ist die Reise für das Königspaar schon wieder zu Ende. Man hat nämlich vergessen, die Reifen aufzupumpen. Also muss man das große Auto gegen ein kleineres eintauschen, in das aber die Notsitze nicht eingefügt werden können. Die Fahrt wird deshalb für die königlichen Insassen ziemlich ungemütlich. Die Flucht der königlichen Familie entwickelt sich zur „Magical Mystery Tour“. Denn erst verfährt sich der Chauffeur mit dem Königspaar, dann kommt das Auto mit den Prinzessinnen von der Straße ab und landet auf einer sumpfigen Wiese.

---

## 7. November 1918 – Geinsames Flugblatt zum Umsturz entworfen

München \* Vertreter der Interessengemeinschaft des Bayerischen Verkehrsbeamtenvereins, des Bayerischen Eisenbahnerverbandes und des Verbandes des bayerischen Post- und Telegraphenpersonals entwerfen ein gemeinsames Flugblatt, das zu einem möglichen Umsturz Stellung nehmen soll.

---

## 8. November 1918 – Die Waffenstillstandsverhandlungen im Wald von Compiègne

Compiègne \* Die Deutsche Abordnung zum Abschluss des Waffenstillstandes und zur Aufnahme der Friedensverhandlungen mit dem Staatssekretär Matthias Erzberger an seiner Spitze, reist zu Verhandlungen mit Marschall Ferdinand Foch. Als Verhandlungsort hat die französische Seite einen Eisenbahnwaggon in einem Waldstück der Gemeinde Rethondes bei Compiègne ausgewählt, wo sich bis März 1918 der Sitz des Alliierten Oberkommandos befunden hatte. Die Delegation wird von Marschall Foch mit den Worten „Was führt die Herren hierher? Was wünschen Sie von mir?“ begrüßt. Auf die Erwiderung, man wünsche Vorschläge über einen Waffenstillstand entgegen zu nehmen, antwortete Foch: „Ich habe keine Vorschläge zu machen.“

Er legt dafür eine fertige Liste mit Waffenstillstands-Bedingungen, verbunden mit einem 72-stündigen Ultimatum zur Annahme oder Ablehnung vor. Vor allem die Franzosen, auf deren



Boden der Krieg vier Jahre gewütet und gewaltige Zerstörungen hinterlassen hatte, fordern eine drakonische Bestrafung des Deutschen Reiches.

## 5. Januar 1919 – Die Deutsche Arbeiterpartei - DAP wird gegründet

München-Hackenviertel \* Eine Woche vor der bayerischen Landtagswahl wird im Fürstenfelder Hof, in der Fürstenfelder Straße 14, die Deutsche Arbeiterpartei - DAP durch den Werkzeugschlosser Anton Drexler und den Sportjournalisten Karl Harrer sowie 22 weiteren Anwesenden gegründet. Die Deutschen Arbeiterpartei - DAP geht aus dem Münchner Freien Arbeiterausschuss für einen guten Frieden hervor, der am 7. März 1918 ebenfalls von Drexler gegründet worden war. Als Vorsitzender der neuen Partei wird Anton Drexler gewählt. Zu den ersten Mitgliedern der DAP zählen fast ausschließlich Arbeitskollegen Drexlers aus den Münchner Eisenbahnwerken. Die ersten Parteiversammlungen finden in Hinterzimmern kleiner Bierlokale statt. Der wenig begeisternde Redner Drexler hält zumeist kaum motivierende Reden, die oft in der Geräuschkulisse des Lokals untergehen. Während der Politische Arbeiterzirkel eindeutig eine Schöpfung der Thule-Gesellschaft ist, soll die Deutsche Arbeiterpartei - aus taktischen Erwägungen - als Gründung Anton Drexlers erscheinen. Vorbereitet wird die konstituierende Parteiversammlung von einem Dreier-Ausschuss, der sich aus Harrer, Drexler und Michael Lotter zusammengesetzt. An der eigentlichen Versammlung nimmt Harrer allerdings nicht teil. Umgekehrt werden Drexler und Lotter keine Mitglieder der Thule-Gesellschaft, verkehren aber als ständige Gäste in den Logenräumen im Hotel Vier Jahreszeiten, wo sie bald auch Personen wie Dietrich Eckart und Gottfried Feder kennenlernen.

In den von der Gründungsversammlung angenommenen Richtlinien der Deutschen Arbeiterpartei heißt es, dass die DAP eine aus „allen geistig und körperlich schaffenden Volksgenossen zusammengesetzte sozialistische Organisation“ ist. Die Deutsche Arbeiterpartei will „die Adelung des deutschen Arbeiters. Die gelernten und ansässigen Arbeiter haben ein Recht, zum Mittelstand gerechnet zu werden. Zwischen Arbeiter und Proletarier soll ein scharfer Trennungsstrich gezogen werden. [...] Das Großkapital ist als Brot- und Arbeitgeber zu schützen, sofern nicht rücksichtsloseste Ausbeutung des Arbeiters diesem ein menschenwürdiges Dasein unmöglich macht. Die DAP sieht in der Sozialisierung des deutschen Wirtschaftslebens einen Zusammenbruch der deutschen Volkswirtschaft. [...] Darum darf es nicht Sozialisierung, sondern Gewinnbeteiligung für den deutschen Arbeiter heißen. [...]“

Hier zeichnete sich deutlich eine eigentlich mittelständische Orientierung dieser pseudosozialistischen und antisemitischen Organisation ab. Die anfallende Parteiarbeit der zunächst auf München beschränkten winzigen Vereinigung wird im Wesentlichen von dem mit dem Politischen Arbeiterzirkel nicht identischen Arbeitsausschuss der DAP bewältigt, der in den



Anfängen auch die Führung der Gesamtpartei inne hat und dem im Sommer 1919 neben Anton Drexler und Karl Harrer weitere vier Personen angehören. Anton Drexler, der Vorsitzende der Deutschen Arbeiter Partei - DAP, bleibt es bis zum Juni 1921.

## **6. April 1919 – Die Eisenbahn verspätet sich**

München \* Ernst Schnepfenhorst, der Minister für Militärangelegenheiten, soll den Zentralrat über die strikte Ablehnung einer Räterepublik informieren. Doch Schnepfenhorsts Zug verspätet sich - und bis er in München eintrifft ist Bayern bereits eine Räterepublik.

## **16. April 1919 – München ist noch immer von der Außenwelt abgeschlossen**

München \* Die Stadt ist noch immer von der Außenwelt abgeschlossen. Es gibt keinen Post-, Eisenbahn-, Nachrichten- und Geldverkehr. Weder Lebensmittel noch Kohlen werden nachgeliefert.

## **22. April 1919 – Augsburg kapituliert**

Augsburg \* Augsburg kapituliert, nachdem sich die Arbeiter erbittert gewehrt haben. Dadurch können die Weißen Truppen den strategisch wichtigen Eisenbahnknotenpunkt einnehmen. Eine für die Eroberung Münchens wichtige Voraussetzung. Alleine an diesem 22. April kommen zehn Regierungssoldaten und 34 Einwohner von Augsburg ums Leben, darunter vier Frauen und ein Kind. Die meisten sind unbeteiligte Zivilisten.

## **24. April 1919 – Der Personenverkehr auf den Bayerischen Staatsbahnen wird eingestellt**

Bamberg \* „Der Freistaat“, das amtliche Organ der in Bamberg residierenden Regierung Hoffmann, gibt bekannt: „Wegen Kohlenmangel muss ab heute der Personenverkehr auf den bayerischen Staatseisenbahnen eingestellt werden.“

## **27. April 1919 – München ist von der Außenwelt vollständig abgeschnitten**



München \* München ist inzwischen von der Außenwelt vollständig abgeschnitten.

## 1. Mai 1919 – Erbitterte Kämpfe in Obergiesing

München-Giesing \* Als die Weißen Truppen auf der Tegernseer-Landstraße gegen die rote Hochburg Giesing vorrücken, postiert die Rote Armee auf dem für sie strategisch günstig gelegenen, 95 Meter hohen Kirchturm der neugotischen Heilig-Kreuz-Kirche ihre Maschinengewehre. Am Giesinger Berg werden die Regierungssoldaten mit MG-Feuer und Handgranaten empfangen. Es folgen erbitterte Straßenschlachten, besonders an der Martin-Luther- und Ichostraße. Eine spezielle Kampftaktik der Giesinger Roten Armee, durch das Kanalisationssystem hinter die Linien der Feinde zu gelangen, dort aus den Kanaldeckeln herauszuschießen und sofort wieder zu verschwinden, führt dazu, dass es trotz der Überlegenheit der Weißen und des Einsatzes eines Panzerzuges bei der Pilgersheimer Eisenbahnbrücke Tage dauert, bis der Widerstand gebrochen ist. In den Augen der Konterrevolutionäre die „Schmach von Giesing“.

## 2. Mai 1919 – Die Schmederer-Villa in der Hand von Rotarmisten

München-Au \* Rotarmisten haben die Schmederer-Villa besetzt, da man von ihr aus den Eisenbahngraben und den Nockherberg kontrollieren kann. Es kommt zu Plünderungen und „dabei wurde zunächst der Hofhund, ein etwa 7-jähriger gelbbrauner Schäferhund, Wert 300 Mark, erschossen, weil dieser Hund angeblich sehr scharf und daher den beabsichtigten Plünderungen hinderlich war.“ Und weil die Plünderer offenbar keine Lebensmittel finden konnten, nehmen sie außer ein paar Kleinigkeiten vorwiegend Wäsche, ein Fahrrad, einen Herrenhut, drei Ölgemälde und den toten Hund mit.

## 5. Mai 1919 – 12 Perlacher Arbeiter werden im Hofbräukeller hingerichtet

München-Haidhausen \* Der 19-jährige Konrad Zeller sagt als Zeuge der Erschießungen im Hofbräukeller folgendes aus: „Gleich nach unserer Ankunft im Hofbräukeller mussten wir in Reihe antreten. Jemand, wer weiß ich nicht, gab den Befehl: ‚Ludwig raus‘. Ludwig wurde von 2 Soldaten hinter das Auto geführt. Gleich darauf krachte es 2 oder 3 mal. Ich glaube, dass Ludwig sofort erschossen worden ist.“ Gegen Mittag werden die übrigen elf Perlacher von Erschießungskommandos hingerichtet. Bei den Ermordeten handelt es sich um den bereits erwähnten Hafnermeister Josef Ludwig sowie die Hilfsarbeiter Artur Koch, Johann Keil, Sebastian



Hufnagel, Albert Dengler, sowie den Arbeiter Albert Krebs, der Schweizer Staatsbürger war, weiters um den Schreiner Georg Jakob, den Maurer Josef Jakob, den Eisenbahnarbeiter Georg Eichner, den Arbeiter Konrad Zeller, den Korbmacher August Stöber und den Former Johann Fichtl. Josef Ludwig ist Vorsitzender des Perlacher Arbeiterrats, dem aus dem Kreis der Ermordeten noch Josef Jakob und August Stöber angehören. Außerdem ist Ludwig Mitglied im Gemeindeausschuss und steht dem wichtigen Lebensmittelausschuss vor. Von den zwölf Ermordeten sind zehn Mitglieder der Unabhängigen Sozialdemokratischen Partei Deutschlands - USPD. Zwei der Getöteten sind Junggesellen; insgesamt werden zehn Frauen zu Witwen, die sich um 46, davon 35 minderjährige Kinder [!], sorgen müssen.

---

## **7. Mai 1919 – Das Leben in München normalisiert sich wieder**

München \* Der Straßenbahnbetrieb, der Eisenbahn-Personenverkehr und der Fernsprechkverkehr haben vollumfänglich ihren Betrieb wieder aufgenommen. Auch die Münchner Börse ist wieder eröffnet.

---

## **1. April 1920 – Das Deutsche Reich übernimmt die bayerische Bahn und Post**

Freistaat Bayern - Deutsches Reich • Das Deutsche Reich übernimmt die bayerische Eisenbahn und die Post. Die geleistete Entschädigung macht nur einen geringen Teil des Anlagewerts aus.

---

## **5. Januar 1921 – Löwenbräu und Unionsbrauerei schließen sich zusammen**

München \* Die Aktionäre der Löwenbräu AG stimmen der Fusion mit der Unionsbrauerei rückwirkend zum 1. Oktober 1919 zu. Durch den Zusammenschluss entsteht eines der größten Brauereiunternehmen Münchens. Den Vorstandsvorsitz übernimmt Friedrich Ritter von Mildner, während Dr. Hermann Schüle in die operative Entwicklung des Unternehmens maßgeblich prägt. Joseph Schüle in wird Mitglied des Aufsichtsrats. Auslöser für die Fusion ist der weitgehende Verlust der von Löwenbräu aufgebauten Auslandsmärkte infolge des verlorenen Ersten Weltkriegs. Für Löwenbräu sind daher insbesondere die umfangreichen Immobilien und Gaststätten der Unionsbrauerei von großem Wert. Zum Besitz gehören mehr als 30 Wirtschaftsanwesen, mehrere Bauplätze, ein Torfwerk in Deining sowie zwei weitere Torfwerke in Gemeinschaft mit einer Münchner Brauerei. Darüber hinaus verfügt die Unionsbrauerei über drei Doppelsudwerke, moderne Mälzereien, eine umfangreiche Flaschenfüllerei und Eisfabrikation, fünf Dampfmaschinen mit rund 800 PS sowie vollständig elektrifizierte Betriebsanlagen. Zum

---



Unternehmen gehören außerdem umfangreiche Lager- und Transporteinrichtungen, 34 Eisenbahnwagen und ein gut ausgestatteter Fuhrpark. Die Brauerei bringt damit erhebliche Produktions- und Logistikkapazitäten in das neue Unternehmen ein. Die Aktionäre der Löwenbräu AG stimmen der Fusion mit der Unionsbrauerei rückwirkend zum 1. Oktober 1919 zu. Durch den Zusammenschluss entsteht eines der größten Brauereiunternehmen Münchens. Den Vorsitz des Vorstands übernimmt offiziell Friedrich Ritter von Mildner, während Dr. Hermann Schüle die operative Leitung des Unternehmens maßgeblich prägt.

---

### **1943 – Die Braunauer Eisenbahnbrücke wird durch Bomben beschädigt**

München-Untergiesing \* Die Braunauer Eisenbahnbrücke wird durch Bomben beschädigt.

---

### **1945 – Die Braunauer Eisenbahnbrücke erneut durch Sprengungen beschädigt**

München-Untergiesing \* Die Braunauer Eisenbahnbrücke wird erneut durch Sprengungen beschädigt.

---

### **1958 – Die Bahn baute die Braunauer Eisenbahnbrücke in ihre heutige Form um**

München-Untergiesing - München-Isarvorstadt \* Die Deutsche Bundesbahn baute die Braunauer Eisenbahnbrücke in ihre heutige Form um. Dabei verbreitert man die Pfeiler in nördlicher Richtung und verschiebt eine Hälfte der Gitterträgerbrücke dorthin. Auf der südlichen Seite errichtet man zwei neue Fahrbahnen für die Eisenbahn. Den alten Brückenteil vermietet die Bundesbahn anschließend an den Schlacht- und Viehhof, der ihn seither für Rangiermöglichkeiten für Viehtransporte benutzt. Die Fachwerkkonstruktion an der stromabwärts gerichteten Seite der Braunauer Brücke ist noch im Original erhalten und stammt aus dem Jahr 1868.

---

### **1972 – Die neue Schalterhalle im Ostbahnhof geht in Betrieb**

München-Haidhausen \* Mit der Eröffnung der S-Bahn nimmt die neue Schalterhalle im Ostbahnhof neben dem alten Bahnhofsgelände ihren Betrieb auf.

---

### **24. Februar 1998 – Den Grundstein des Maximilianeums wiederentdeckt**



München-Haidhausen \* Die Lage des Grundsteins des Maximilianeums geriet im Laufe der Zeit in Vergessenheit und wurde erst bei Umbauarbeiten zufällig wiederentdeckt. In einer Bleikassette fanden sich mehrere Objekte, darunter Deutschlands älteste Modelllokomotive. Die 1838 in Dresden gefertigte und ursprünglich funktionsfähige Kleinlokomotive ist ein Modell der „Adler“-Lokomotive mit Schlepptender im Maßstab 1:10. Sie besteht aus Eisen, Messing, Kupfer und Holz und konnte mit Spiritus betrieben werden. Vermutlich handelte es sich um ein Werbegeschenk der englischen Firma Robert Stephenson & Co., die auch Deutschlands erste Lokomotive baute. Die „Adler“ verkehrte ab 1835 auf der Strecke zwischen Nürnberg und Fürth. Der Grundstein enthält außerdem Baupläne, die Urkunde über die Bestimmung des Gebäudes, Porträts des Königs und seiner Frau Marie von Preußen auf Nymphenburger Porzellan sowie seltene Münzen.

### **Mai 2013 – Besserer Lärmschutz entlang der Braunauer Eisenbahnbrücke**

München-Untergiesing \* Die Bahn verspricht einen besseren Lärmschutz entlang der Braunauer Eisenbahnbrücke. Die Bauarbeiten können allerdings erst 2015 beginnen, da die Streckensperrung erst auf internationaler Ebene abgesprochen werden muss.

### **8. April 2014 – Das Nacktbaden in der Stadt wird in 5 Bereichen zugelassen**

München \* Nachdem das Bayerische Innenministerium im Herbst 2013 die Badeverordnung hat auslaufen lassen, endet in Bayern auch der darin enthaltene „Zwang zur Badekleidung“. Das Münchner Kreisverwaltungsreferat will das Nacktbaden in der Stadt auf insgesamt fünf Bereiche festschreiben. Das sind jene Orte, an denen der hüllenlose Bade- und Sonnengenuss auch bisher schon erlaubt war und deren Adressen sich seit Jahren in diversen Reiseführern wiederfinden. Gerade die Nackerten im Englischen Garten sind - vor allem bei Besuchern aus Ländern, in denen solche textilfreien Zonen als „unsittlich“ gelten - eine bekannte Touristenattraktion. Und das sind die künftigen Nackerten-Paradiese: Im Englischen Garten auf der Schönfeldwiese hinterm Haus der Kunst, innerhalb des Ovals der Reitbahn. Die sogenannte „Poebene“. In der Schwabinger Bucht, zwischen Sulzbrücke und Alte-Heide-Steg im nördlichen Teil des Englischen Gartens. Am Ostufer der Isarinsel Oberföhring. Bei Maria Einsiedel im westlichen Hochwasserbett der Isar. An der Brudermühlbrücke im östlichen Hochwasserbett der Isar bis hinauf zur Braunauer Eisenbahnbrücke. Am Südufer des Feldmochinger Sees dürfen die Münchner auch künftig auf ihre Badekleidung verzichten. Und selbst am Flaucher, dem Nacktbadestrand Nummer Eins, an dem bisher - sehr zur Verwunderung der Stadtpolitiker - Textilzwang bestand, dürfen jetzt offiziell



die letzten Hüllen fallen.

---

### **2015 – Lärmschutz entlang der Braunauer Eisenbahnbrücke**

München-Untergiesing \* Die Arbeiten für den Lärmschutz entlang der Braunauer Eisenbahnbrücke sollen beginnen. Die durch die Bauarbeiten verursachte Streckensperre muss zuvor erst auf internationaler Ebene abgesprochen werden.

---