



Suchergebnisse: Lokomotive

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.

1837 – Emil Keßler und August Borsig gründen ihre Maschinenbauwerkstätten

Karlsruhe - Berlin * Die Ingenieure Emil Keßler in Karlsruhe und August Borsig in Berlin gründen ihre Maschinenbauwerkstätten. Sie produzieren ihre ersten Lokomotiven - wie Joseph Anton von Maffei - im Jahr 1841.

1837 – Josef Anton Ritter von Maffei kauft den Lindauer'schen Hammer

München-Englischer Garten - Hirschau * Der vielseitige Unternehmer Josef Anton Ritter von Maffei, einer der Mitbegründer der Bayerischen Hypotheken- und Wechselbank erwirbt in der Hirschau für 57.000 Gulden den mit Wasserkraft betriebenen ehemaligen Lindauer'schen Hammer mit einer kleinen Eisengießerei. Er baut ihn zu einer der leistungsfähigsten Lokomotiven- und Maschinenfabriken Bayerns aus.

1839 – Joseph Hall wird Direktor im Eisenwerk Hirschau



München-Englischer Garten - Hirschau * Joseph Anton von Maffei engagiert Joseph Hall, einen englischen Ingenieur, als Direktor für das Eisenwerk Hirschau. Joseph Hall ist zur Montage der sechs in England gefertigten Lokomotiven nach München gekommen. Die Zugmaschinen sollen auf der Strecke München - Augsburg eingesetzt werden.

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.

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 Dampfzuges 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 - Augsburg 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“.

1843 – Auftrag über die Lieferung von acht Lokomotiven des Typs „Bavaria“

München-Englischer Garten - Hirschau * Die Kgl. Bay. Staatsbahn erteilt dem Eisenwerk Hirschau von Joseph Anton von Maffei einen Auftrag über die Lieferung von acht Lokomotiven des Typs „Bavaria“. Sie sollen auf der Strecke Nürnberg - Bamberg eingesetzt werden. Um den Auftrag zu erhalten, muss Maffei die väterliche Tabakfabrik als Kautionsleistung einbringen. Der Auftrag geht aber nicht nur an Maffei, sondern auch an Kessler & Martiensens in Karlsruhe und Meyer & Comp. im elsässischen Mühlhausen. Sie müssen sich den Auftrag zu je acht Lokomotiven teilen. Die wichtigste Auflage für die drei Firmen lautet: „Alle Teile an den 24 Lokomotiven müssen untereinander austauschbar sein.“ Seine erste Lokomotive, den „Münchner“, hat Maffei aber noch immer nicht verkauft.

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 Mühlenwerke, Werkzeugmaschinen und sonstige Maschinen her.

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.

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.

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.

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.

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.

1853 – Die Lokomotive „Die Pfalz“ erreicht bereits 120 km/h



München-Hirschau * Die im Maffei-Werk Hirschau gebaute Lokomotive „Die Pfalz“ für die Bayerische Pfalzbahn erreicht bereits 120 km/h.

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.

31. Dezember 1860 – Im Eisenwerk Hirschau sind 465 Lokomotiven entstanden

München-Englischer Garten - Hirschau * Im Eisenwerk Hirschau von Joseph Anton von Maffei sind 465 Lokomotiven entstanden. Davon fanden 129 einen Käufer im Ausland.

1864 – Die 500. Lokomotive aus der Hirschau

München-Englischer Garten - Hirschau * Die 500. Lokomotive mit dem Namen „Hirschau“ (?) verlässt die Maffei'sche Lokomotiven-Fabrik.

1. Oktober 1874 – Die 1.000. Lokomotive verlässt das Maffei-Werk

München-Englischer Garten - Hirschau * Die 1.000. Lokomotive verlässt das Maffei-Werk in der Hirschau.

9. Juni 1883 – Die erste Dampftrambahn Süddeutschlands fährt nach Nymphenburg

München-Maxvorstadt - Nymphenburg * Die erste Dampftrambahn Süddeutschlands fährt vom Stiglmaierplatz nach Nymphenburg. Die mit schwefelfreiem Koks beheizte Lok rast mit acht Stundenkilometern bis zur Notburgastraße und endete vor Hoch's Sommerkeller. Der Fuhrpark



umfasste sieben Lokomotiven. An Sonn- und Feiertagen fährt die Dampftramway alle 15 Minuten.

31. Juli 1888 – Die Elefanten-Katastrophe

München * Zum Höhepunkt der Centenarfeier, dem drei Kilometer langen Festzug, formieren sich tausende Menschen und Tiere. Der „Künstler- und Handwerkerzug“ beginnt am Karlsplatz-Stachus, führt zum Marienplatz und von da durch die Dienerstraße zum Max-Joseph-Platz. Von hier aus bewegte er sich über den Odeonsplatz zum Siegestor, wo der Zug wendet, um auf der westlichen Straßenseite wieder zurück zur Briennerstraße zu gelangen, von wo aus der Weg weiter zum Königsplatz führen soll. Die Festzugsgruppe der „Kauf- und Handelsleute“ präsentiert sich dabei mit einem Wagen, zu dem acht indische Elefanten gehören. Diese entstammen einer Leihgabe des Zirkusdirektors Carl Hagenbeck. Beim Umzug durch die Ludwigstraße trotten die exotischen Tiere gelassen und brav einher. Als der Festzug jedoch am Siegestor eine Schleife macht, treffen die von Berbern berittenen Elefanten auf die als feuerspeienden Drachen dekorierte Straßenlokomotive in der Gruppe der Eisenindustrie. Die Elefanten erschrecken durch ein unachtsames Dampfablassen und von dem Rattern und Gezische des grotesken Vehikels derart, dass sie scheuten und wild trompetend davonrasen. Die aufgescheuchten Elefanten lösen wiederum eine Massenpanik unter den Besuchern aus. Den Anfang macht ein Elefantenbulle, der wild zu trompeten beginnt, durch die Ludwigstraße nach Norden trampelt und vor der Staatsbibliothek randaliert. Drei Tiere folgen ihm, Panik bricht aus, im Gedränge sterben Menschen. Die Zirkuswärter brauchen die Hilfe der schweren Reiterei, um die Elefanten zu bändigen. Vier weitere Elefanten nehmen in die entgegengesetzte Richtung Reißaus und verbreiten Angst und Schrecken. Im ungezügelten Galopp rennen sie über die Ludwig- in die Maximilianstraße, steuern den Hofgraben zu, wo sie an der Königlichen Münze das Hauptportal einrennen. Über den Alten Hof laufen sie weiter zum Viktualienmarkt und richten unter den Verkaufsständen verheerende Verwüstungen an. Ein Elefant soll sogar ins Hofbräuhaus gerannt sein, bei denen Münchner Wirtshausbrüder und Elefanten einander Rüssel an Nase begegnen. Ihr weiterer Weg führt zum Gärtnerplatztheater und von dort zur Auenstraße 46, wo sie sich im Hof einfangen und beruhigen lassen. Später bringt man einen an die Vorgänge erinnernden Gedenkstein an. Immerhin verlieren durch die „Elefanten-Katastrophe“ und der damit verbundenen Massenpanik zwei, nach anderer Quelle vier Menschen ihr Leben. Zudem verursacht sie 42 Verletzte.

1895 – Das Maffei-Kraftwerk am Eisbach wird erbaut



München-Englischer Garten - Hirschau * Das Maffei-Kraftwerk am Eisbach, das heutige Tivoli-Kraftwerk, wird zur Stromerzeugung für das Maffei-Lokomotivenwerk erbaut. Es dient der Firma zur Deckung des eigenen Strombedarfs.

2. November 1895 – Das Konkursverfahren gegen die Firma Hildebrand & Wolfmüller beginnt

München * Das Konkursverfahren vor dem Königlichen Amtsgericht München I gegen die Firma Hildebrand & Wolfmüller wird eröffnet. Wie viele Motorräder wirklich produziert worden sind, lässt sich nicht mehr bestimmen; es waren aber kaum mehr als einhundert. Was war geschehen und warum wurde der kometengleiche Aufstieg der Firma so jäh wieder beendet? Denn immerhin erreichte das Auftragsvolumen nur wenige Wochen nach der Firmengründung zwei Millionen Reichsmark, was die Unternehmer in die Lage versetzte, ihre Motorräder für einen Stückpreis von 650 Mark an die Händler abzugeben. Alois Wolfmüller und Heinrich Hildebrand wagten sich zu früh an die Öffentlichkeit. Der Konstrukteur musste sich - wie sein Geldgeber - um die Produktion kümmern, und fand schon deshalb keine Zeit, sich um die Verbesserung seiner sonst so fortschrittlichen Erfindung zu kümmern. Das Grundproblem des Hildebrand & Wolfmüller-Motorrades war die ungenügende Funktion der Zündung. Das Anlassen der H&W-Maschine - ohne Kickstarter und ohne Batterie - war laut der Beschreibung für das Motorrad für einen Geübten in drei bis fünf Minuten zu bewerkstelligen. Heute wissen wir allerdings, dass der Vorwärm-Mechanismus - ähnlich wie bei Dieselfahrzeugen - viel Fingerspitzengefühl erforderte und sicherlich 13 bis 15 Minuten dauerte - oder gar nicht gelang. Die Unzufriedenheit der Kunden war also vorhersehbar und der Konkurs der Münchener Firma damit unabwendbar. Auch sonst war man bei diesem Pionierstück der Motorrad-Geschichte noch von vielen heute üblichen Lösungen weit entfernt. Beim Betrachten des H&W-Motorrades fällt sofort der an ein Lokomotivengestänge erinnernde Antrieb auf. Über zwei lange Pleuelstangen wurde die Kraft der beiden Kolben - wie bei einer Dampfmaschine - direkt auf das Hinterrad des H&W-Motorrades übertragen. Der gravierende Unterschied lag im Antrieb, der bei dem Motorrad über einen Benzinmotor erfolgte. Da bei einem Benzinmotor die Kraft durch die Explosion eines Gasgemisches erfolgt, war ohne Kupplung und Getriebe ein gefühlvolles und ruckfreies Anfahren überhaupt nicht möglich. Die mit einem für heutige Verhältnisse außergewöhnlich hohen Hubraum von 1.530 cm³ ausgestattete Maschine wurde bei jeder Zündung um 1½ Meter nach vorne „geworfen“. Um den Vorwärtsdrang dieses Hubraumriesen etwas geschmeidiger zu gestalten, kamen zwei starke Gummibänder zum Einsatz, die beidseitig am Motorrad angebracht wurden, einen Teil der Energie speicherten und diese dann während der Rückhubphase des Kolbens abgaben. Um mit dem H&W-Motorrad überhaupt in Fahrt zu kommen, musste der Fahrer - auf dem Sattel sitzend -



beidseitig mit den Beinen so lange anschieben, bis der 2,5-PS-Motor seine Arbeit aufnahm, um in den Stillstand zu kommen, der Motor sogar „abgewürgt“ werden. Die einzige Bremse des Fahrzeugs bestand aus zwei Holzklötzen, die direkt auf die Lauffläche drückten. Dennoch konnte mit dem Motorrad eine Geschwindigkeit von dreißig bis vierzig Kilometern in der Stunde erreicht werden. Sonderanfertigungen brachten es sogar auf neunzig Stundenkilometern. Aus dieser - bei Weitem nicht vollständigen - Funktionsbeschreibung geht eindeutig hervor, dass die richtige Bedienung des Hildebrand & Wolfmüller-Motorrades durch einen Laien kaum zu bewerkstelligen war. Und genau das war auch der Grund, weshalb die H&W als Serien-Motorrad nicht erfolgreich war.

1900 – Die 2.000. Lokomotive verlässt das Maffei'sche Werk

München-Englischer Garten - Hirschau * Die 2.000. Lokomotive verlässt das Maffei'sche Werk und wird an die Kgl. Bay. Staatsbahn geliefert.

Februar 1900 – Sechs Akku-Loks werden angeschafft

München * Im Jahr 1899 werden sechs Akku-Loks angeschafft, die ab Februar 1900 bis März 1906 zwischen dem Schiller-Denkmal und dem Odeonsplatz ihre Schleppdienste verrichteten.

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.



1908 – Der von der Maffei-Maschinenfabrik entwickelte neue Lokomotiventyp

München-Englischer Garten - Hirschau * Der von der Maffei'schen Maschinenfabrik entwickelte neue Lokomotiventyp S3/6 ist mit einer Heißdampfmaschine ausgerüstet. Sie kommt mit wesentlich weniger Kohle aus als vergleichbare Lokomotiven mit Nassdampfmaschinen und erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 140 Stundenkilometern.

1908 – Die Maffei'sche Maschinenbaufabrik hat 8.165 Lokomotiven produziert

München-Englischer Garten - Hirschau * Bisher hat die Maffei'sche Maschinenbaufabrik in der Hirschau insgesamt 8.165 Lokomotiven produziert.

1910 – Die Staatsregierung bremst die Elektrifizierung

München-Englischer Garten - Hirschau * Aufgrund der zur Serienreife entwickelten neuen Maffei'schen Lokomotive mit Heißdampfmaschine verfolgt das Bayerische Verkehrsministerium die Elektrifizierung der Bahn mit wesentlich geringerem Nachdruck.

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 Campagna. 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 Denkmaleinweihung 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“.

9. November 1918 – Die Waffenstillstandsbedingungen der Alliierten

Compiègne * Die Alliierten geben im Wald von Compiègne ihre Bedingungen für einen Waffenstillstand bekannt: Die Abtretung sämtlicher deutscher Gebiete links des Rheins, die sofortige Bereitstellung von 5.000 Lokomotiven, 150.000 Waggons und 5.000 Lastkraftwagen. Die Blockade der deutschen Seehäfen bis zur Unterzeichnung des endgültigen Friedensvertrags.

9. Dezember 1918 – Gustav Landauers positive Bilanz zu den Räteorganisationen

München * Gustav Landauer zieht eine positive Bilanz zur Tätigkeit der Räteorganisationen: „Da handelt es sich vor allen Dingen um die Umstellung der Kriegswirtschaft in die Friedenswirtschaft. Zum Beispiel hat der Zentralarbeiterrat wesentlich dabei mitgewirkt, [...] dass die Alliiertenwerkstätten sofort in Friedenswerkstätten, in Werkstätten zur Herstellung von Waggons und Lokomotivteilen umgewandelt werden. Es ist eine sofortige Einstellung der Rüstungsbetriebe durchgesetzt worden. Wir haben aber dafür gesorgt und daran mitgearbeitet,



dass eine vierwöchige Kündigungsfrist mit voller Bezahlung der Arbeitslosenunterstützung eingehalten werden musste. Wir haben [...] mitgearbeitet an der Versorgung Bayerns mit Kohle, an der Verstaatlichung des Lastkraftwagenverkehrs, [...] dass Wagen, Pferde, Vieh, Gerät aller Art bei uns im Lande bleibt und vor allen Dingen von unseren Produzenten und von unseren Bauern verwertet wird, an der Durchführung der 44-Stunden-Woche mit freiem Samstagnachmittag.“

24. Januar 1919 – Der Verkehr der Frankfurt-Münchner-Nachtschnellzüge wird eingestellt

München - Frankfurt am Main * Der Verkehr der Frankfurt-Münchner-Nachtschnellzüge wird wegen Kohlemangel und der Abgabe der Lokomotiven an die Siegermächte eingestellt.

8. April 1919 – Württemberg und der Schweiz den Krieg erklärt

München * Der Volksbeauftragte für Äußeres, Dr. Franz Lipp, erklärt Württemberg und der Schweiz den Krieg, weil sie sich weigern, ihm leihweise 65 Lokomotiven zu überlassen. Er schreibt an den Volksbeauftragten für Verkehr, Gustav Paulukum: „Ich bin sicher, dass wir siegen, außerdem werde ich den Segen des Papstes, mit dem ich gut bekannt bin, für diesen Sieg erfliehen.“

13. April 1919 – Der Hauptbahnhof wird gestürmt

München-Maxvorstadt * Nun nehmen die Belagerer das Bahnhofsgebäude unter Beschuss. Die Schlacht dauert fünf Stunden und fordert 21 Tote und über achtzig Verletzte. Die Belagerer stürmen ab etwa 18 Uhr den Hauptbahnhof. Nach einer mehrstündigen Schießerei, bei der die Angreifer sogar Minenwerfer einsetzen, geben die Putschisten von der Republikanischen Schutztruppe gegen 21 Uhr auf. Ihre Anführer fliehen mit einer Lokomotive nach Ulm. Der Rest der Bahnhofsbesatzung kann durch unterirdische Gänge entkommen. bsp;

1. Mai 1919 – Das Freikorps Werdenfels fährt mit dem Zug nach München

Garmisch - Bernried * Das aus circa 250 Männern bestehende Freikorps Werdenfels fährt mit dem Zug nach München. Bei Bernried wird der Zug von einer Schublokomotive angefahren. Drei Verletzte und ein Toter müssen gemeldet werden. Der Unfall führt zum verspäteten



Eingreifen des Freikorps Werdenfels in die Kampfhandlungen.

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.

März 1946 – Der Gebäudeschutt wird - professionell und systematisch - geräumt

München * Der Gebäudeschutt wird - professionell und systematisch - geräumt. Mit Baggern und Flaschenzügen werden Mauerreste zum Einsturz gebracht, Sprengfirmen und das Sprengkommando der städtischen Feuerwehr sind im Einsatz, komplizierte Manöver plant die städtische Bauwacht. Mit einem Netz aus Kleinbahnen mit Dampflokomotiven und Kipploren werden die Trümmer beseitigt. Mit der „Bockerlbahn“ wird der Schutt nach Sendling, zum Luitpoldpark und aufs Oberwiesenfeld gebracht, wo die großen Schuttberge entstehen.

25. September 1984 – Zwei kleine Männer rasen wie ungebremsste Lokomotiven aufeinander

München-Theresienwiese * Günter Jauch, Journalist beim Bayerischen Rundfunk, findet heraus, dass in Richard Süßmeiers Armbrustschützenzelt aus einem Hirschen (200-Liter-Fass) 289 Mass Wiesnbier ausgeschenkt werden. Süßmeier nimmt das Ganze auf die leichte Schulter und macht sich darüber lustig. Peter Gauweiler, CSU-Stadtrat und Kreisverwaltungsreferent, geht gegen Süßmeier wegen betrügerischen Einschenkens vor. Der Wiesnwirt beruft daraufhin eine Pressekonferenz ein, verkleidet sich als Gauweiler und hängt Gauweiler-Plakate mit dem Schriftzug „Gauweiler sieht Dich!“, „Gauweiler paßt auf!“ und „Gauweiler is watching you!“ an die Zeltwände. Sein Schankkellner Biwi Wallner zeigt schließlich noch, wie man aus einem ganzen Hendl drei halbe Hendl machen kann. Dass er zuvor eine Hälfte hatte einnähen lassen, finden nicht alle lustig. Allen voran Peter Gauweiler. Bei der darauf folgenden einer Razzia in Süßmeiers Armbrustschützenzelt werden 23 „Verstöße gegen das Ausländerrecht“ festgestellt. Einige Hilfskräfte haben illegal gearbeitet. Süßmeiers Beteuerungen, er habe davon nichts gewusst, glaubt die Gegenseite natürlich nicht - und handelt: Gauweiler entzieht Süßmeier die Festzeltkonzession. Zwei Tage später wird mit Helmut Huber ein neuer Wirt eingesetzt.



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.
