



Suchergebnisse: Waggon

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 Waggonen 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 Dampfmaschinen g'hört! Alles ist ruhig sein Weg gegangen; aber desto mehr Dampfknollen hat's geben; und je mehr Dampfmaschinen herkommen, desto rarer werden die Dampfknollen! Die Zeit wird immer schlechter!“

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



Waggons der Rollbahn mit Erdreich be- und entladen. Auf dem Streckenabschnitt sind drei Rollbahnzüge mit jeweils siebzehn Waggons ständig im Einsatz. Zu erheblichen Problemen führen nach der Inbetriebnahme der Bahnstrecke die Lärmentwicklung an der Eisenbahnbrücke am Kolombusplatz 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.

22. Oktober 1876 – Das neue Verkehrsmittel wird positiv angenommen

München * „Auf dem Promenadeplatz hatte sich eine speziell geladene Gesellschaft eingefunden. Es rollten sieben mit sehr hübschen, mutigen Pferden bespannte elegante Waggons heran. Signalpfeifen der sechs in blauer Uniform gekleideten Kondukteurs ertönten und die Fahrt begann. In ca. 20 Minuten hatte der Zug sein Ziel, die Endstation Burgfrieden an der Nymphenburgerstraße, erreicht“, heißt es im Bericht der „Münchner Neuesten Nachrichten“. Trotz anfänglicher Probleme wird das neue Verkehrsmittel von den Münchner äußerst positiv angenommen. Edouard Otlets Unternehmen schafft für München 49 „geschlossene Waggons mit zwei offenen Plattformen an jeder Seite“ an. Gebremst wird das Gefährt vom Wagenführer per Fuß mit einer einfachen Hebelbremse. Als jedoch bei einer Probefahrt ein Wagen auf dem abschüssigen Rosenheimer Berg beim Gasteig nicht zum Stehen kommt, sondern einfach weiter rutscht, wird die Fertigungsfirma zum Einbau einer Spindelbremse verpflichtet. Die weiß-blau gestrichenen Trambahnwagen sind mit bequem gepolsterten Sitzen ausgestattet. Für Kinder ist in den Waggons eigens eine Messlatte angebracht, da sie bei einer Körpergröße unter einem Meter - in Begleitung eines Erwachsenen - kostenlos mitfahren können. Haltestellen gibt es zwar, aber jeder steigt ein und aus, wo es ihm passt. Eine Münchner Zeitung berichtet: „Ein weiterer Übelstand ist das leider viel zu wenig kontrollierte Absteigen. Es wird vielen Mitfahrenden geradezu angst und bange, wenn jemand Anstalten zum Absteigen macht. Ohne große Ausnahme geschieht dies immer in entgegengesetzter Fahrtrichtung, und ... bums, da liegen sie im Kot.“

1887 – Kommentierte Berichte der Fabrikinspektoren

München * Dr. Bruno Schoenlank, Vordenker in der SPD, kommentiert die Berichte der Fabrikinspektoren in seinem Buch „Zur Lage der arbeitenden Klasse in Bayern“, das während der Zeit der Sozialistengesetze verboten ist, wie folgt: „[...] Das harte Werk, der lange Arbeitstag, der in den oberbayerischen Ziegeleien, diesen Musteranstalten rücksichtslosester Ausbeutung der Arbeitskraft herrscht, ist vom Fabrikinspektor oft genug denunziert worden. Aber was nützt



es? Die Herren Ziegeleibrenner lassen sich, um den einheimischen Arbeitern die Lebenshaltung noch tiefer als sie bereits steht, herabzudrücken, beständig neue Waggonladungen italienischer Kulis von ihren Lieferanten aus dem Lande kommen, wo die Citronen und die Schmutzkonkurrenz blüh'n. So nimmt es Keinen, der die Verhältnisse selbst zu beobachten Gelegenheit gehabt, Wunder, wenn es über die Handhabung der gesetzlichen Bestimmungen betreffs der Kinderarbeit von den Ziegeleien heißt: „In einer namhaften Zahl derartiger Anlagen, die ich im Berichtsjahr theils zum erstenmale, theils nach mehrjähriger Zwischenpause besucht habe, fanden sich nicht einmal die Arbeitsbücher und man war anscheinend entweder noch in völliger Unkenntniß der die jugendlichen Arbeiter betreffenden Vorschriften, oder man hat sie mangels genügender Controle einfach außer Acht gelassen. Das behufs dieser Mißstände weiter Erforderliche ist eingeleitet“. Mangel an Controle, weil Mangel an Aufsichtspersonal, und darum eine Gesetzesverletzung nach der anderen, begangen durch die sittenstrengen Stützen der bürgerlichen Gesellschaft, die Moral, Ehrbarkeit, Gesetzlichkeit und Schutz nationaler Arbeit in Erbpacht haben, ferner Unkenntnis der Gesetze, d.h. derjenigen, die den Profit der Kapitalisten ein wenig zu beschneiden bestimmt sind. O diese unschuldvollen, ahnungslosen Engel von Kapitalisten!“

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.

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 Waggonen 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 Waggonen 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.“

2. April 1919 – Oskar Maria Graf beschreibt die Münchner Lebenssituation

München * Die Regierung Hoffmann strotzt in den letzten Märztagen nicht gerade vor Tatendrang. Wirtschaftlich geht's bergab, das miserable Wetter und der Schnee hindern alle weiteren Bemühungen. Oskar Maria Graf beschreibt die Situation folgendermaßen: „Die Stadt machte seit Tagen einen verwahrlosten Eindruck, und die Menschen fingen an, aufeinander böse zu werden. Im Rathaus und im Landtag berieten Parteien und Ausschüsse in einem fort. Niemand wusste mehr, wer regiert. Ratlosigkeit und Unsicherheit gingen um. In der Stadt nämlich herrschte die Revolution und auf dem Lande die Gegenrevolution. Der Bahnverkehr stockte, wilde Streiks tobten, die Geschäftswelt war in tausend Ängsten, vor den Brotläden stauten sich lange Reihen und krakeelten mürrisch. Manchmal schlugen sie die Fenster ein, aber sie fanden kein Brot. Die ganze Maschinerie des täglichen Getriebes schien aus den Fugen, und ein ungeheurer Druck lag über der Stadt. Der Hunger wurde immer drohender. Draußen auf den vielen Straßen und Sträßlein des flachen Landes trieb kein Viehtransporter mehr dahin, holperten keine watschelnden Milchfuhrwerke mehr zur nächsten Bahnstation. Jäh, fast von einem Tag auf den andern, gab es keine Milch, keine Butter, kein Ei und kein Fleisch mehr. Auf dem Güterbahnhof standen die leeren Waggonen zu Dutzenden auf den angerosteten Schienen, die weiten Hallen gähnten schaurig leer, der Schlacht- und Viehhof lag still, und verlassen



dehnten sich die sonst stets belebten Marktplätze aus“. bsp;

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.

25. Juni 1966 – Die Beatles sind auf dem Weg nach Essen

München - Essen * Die Beatles verlassen um 8:25 Uhr auf Gleis 11 den Münchner Hauptbahnhof. Sie benutzen dazu den gleichen Vier-Waggon-Sonderzug, mit dem ein Jahr zuvor Königin Elisabeth und Prinz Philipp die Bundesrepublik bereist hatten. Beatles-Manager Brian Epstein hätte den Zug beinahe verpasst. Rund dreihundert Fans haben sich hinter den Absperrungen im Bahnhof versammelt, um ihre „plüschhaarigen Lieblinge“ ein letztes Mal zu sehen. „Schaurig hallte das Kreischen der Teenager durch die Bahnhofshalle“ - und dann sind sie weg. Langsam kann die „Münchner Bierruhe“ wieder zurückkehren. Um 16:32 Uhr sind die Beatles in Mülheim/Ruhr. Von dort fahren sie direkt zur Gruga-Halle in Essen, wo sie ebenfalls zwei Konzerte vor insgesamt 16.000 Fans geben sollen.
