



*Eine möglichst
schnelle Verbindung*

150-JÄHRIGES BAHNJUBILÄUM
MÜNCHEN-INGOLSTADT

Inhalt

Die Strecke München-Ingolstadt

Eine möglichst schnelle Verbindung unserer Landeshauptstadt mit der Festungsstadt Ingolstadt – Vorgeschichte und Bau der Eisenbahnverbindung München-Ingolstadt *von Andreas Sauer* 6

35 Pferde, 266 Ochsen, 143 Schafe und 17.110 Personen – Daten und Fakten rund um den Bahnbau 1867 *von Heinrich Fitger* 14

Einige der obscursten Gegenden Bayerns – Wie ein Journalist 1867 die Bahnstrecke erlebte *von Helmut Gröss*..... 20

Die Bahn im Landkreis Dachau

Eine trostlose Ebene und erhabene Melancholie – Die Bahnstrecke durchs Dachauer Moos *von Horst Pajung* 22

Bahnhöfe und ihre Geschichte

- Dachau *von Horst Pajung* 28
- Etzenhausen *von Florian Hartmann*..... 29
- Karlsfeld *von Horst Pajung*..... 31
- Esterhofen *von Helmut Gröss* 33
- Walpertshofen *von Helmut Gröss* 34
- Röhrmoos *von Helmuth Rumrich/Franz Thaler*..... 36
- Petershausen *von Lydia Thiel*..... 38

Bilder erzählen Geschichte(n)

- Die Badeanstalt in „Bad Karlsfeld“ *von Horst Pajung*..... 40
- Das Eisenbahnglück von Röhrmoos *von Norbert Göttler* 42
- Der Teufel in der Eisenbahn *von Franz Schaehle*..... 43
- Das Kaisermanöver *von Helmuth Rumrich* 44
- Aus dem Leben eines Eisenbahners *Franz Thaler* 47
- Die Knorr-Villa in Petershausen *von Lydia Thiel*..... 48
- Die Bahnhofswache in Röhrmoos 1914 *von Ursula Katharina Nauderer*..... 49
- Der Bahnhofskiosk in Röhrmoos *von Helmuth Rumrich und Franz Thaler* 49

Impressum, Abbildungsverzeichnis 51

Als 1835 zwischen Nürnberg und Fürth die erste Eisenbahnstrecke in Betrieb genommen wurde, fürchteten sowohl Fachleute als auch Passagiere, dass die hohe Geschwindigkeit von bis zu 25 km/h zu gesundheitlichen Schäden führen könne. Ärzte warnten gar, dass bei den Passagieren die geistige Unruhe, das „delirium furiosum“ auftreten könne. In den Zeiten von Hochgeschwindigkeitszügen und Flugzeugen mag man heute darüber lächeln – für die Menschen im 19. Jahrhundert bedeutete diese neue Art zu reisen aber einen radikalen Wandel im Vergleich zu den gemächlichen Postkutschenfahrten jener Zeit.

1867 wurde mit der Trassenführung München-Ingolstadt auch im Bezirk Dachau eine wichtige Verbindung der Orte zur Stadt München und der Garnisonsstadt Ingolstadt geschaffen. Gleichzeitig schuf man damit die nötige Infrastruktur für den Handel und die Wirtschaft in der Region. Mit dem späteren Bau der Bahnlinie nach Altomünster wurde 1913 dann auch das westliche Landkreisgebiet erschlossen.

Der Rückblick auf die Geschichte macht die besondere Pionierleistungen der Vergangenheit deutlich. Die heutigen S-Bahnlinien fußen auf diesen historischen Streckenführungen des 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts. Früher lag der Schwerpunkt auf dem Güterverkehr, heute ist es vor allem die Beförderung von Fahrgästen. Angesichts des wachsenden Verkehrs im Großraum München und der (Über-) Belastung aller Verkehrswege und Verkehrsträger im Dachauer Land, fällt dem öffentlichen Nahverkehr eine immer wichtigere Rolle zu, um die Mobilität der Menschen auch im 21. Jahrhundert zu garantieren.

Den historischen Rückblick hat eine Gruppe von Heimatforschern in den Landkreisen Dachau und Pfaffenhofen unternommen. Ihre Beiträge wurden von der Kreisheimatpflegerin des Landkreises Dachau, Dr. Birgitta Unger-Richter, gesammelt und in der vorliegenden Broschüre zusammengefasst. Ihr und allen ehrenamtlichen Forschern sei an dieser Stelle dafür herzlich gedankt: sie spannen den Bogen von der Vergangenheit zur heutigen Zeit und zeigen, wie spannend, informativ und unterhaltsam der Blick in die eigene Heimatgeschichte sein kann.

Den Lesern wünsche ich viel Freude beim Entdecken von Bekanntem und Unbekanntem, überregionaler und lokaler Geschichte. Mein Tipp: die Broschüre eignet sich auch bestens als Lektüre während einer Bahnfahrt!

Stefan Löwl
Landrat



Mit großer Selbstverständlichkeit nutzen wir heutzutage die beiden S-Bahnlinien im Landkreis Dachau. Die Züge bringen uns nach München und zurück; mit der westlichen Linie durch den Landkreis bis nach Altomünster und mit der nördlichen nach Petershausen. Über den Landkreis hinaus garantieren die beiden Strecken die Anbindung an weitere Großstädte und überregionale Zusanbindungen.

Aber wie kam es zu diesen Verkehrswegen und wie lange bestehen sie schon? Das einhundertjährige Bestehen der Bahnlinie nach Altomünster, die aus der „Bockerl-Bahn“ entstanden ist, wurde 2013 gefeiert. Die S2 Petershausen kann auf eine noch ältere Geschichte verweisen: am 14. November 1867 rollten die ersten Züge von München nach Ingolstadt und zurück. Die damaligen Bahnstationen im Landkreis sind auch heute noch bekannt, wobei die Haltestelle Karlsfeld erst 1896 dazu kam.

Eine rührige Gruppe von Heimatforschern aus dem Landkreis Dachau und Pfaffenhofen hat sich auf historische Spurensuche gemacht und dabei Interessantes zur Bahnlinie München-Ingolstadt zu Tage gebracht. Pfaffenhofens Stadtarchivar Andreas Sauer berichtet von den Vorbereitungen und Diskussionen um die Streckenführung und den Bau der Bahnlinie. Heimatforscher Hermann Fitger hat beeindruckende Daten und Fakten zusammengetragen, die das Unternehmen „Bahn“ anschaulich machen. Seine Mitstreiter Horst Pajung, Helmut Gröss, Florian Hartmann, Helmuth Rumrich, Franz Thaler und Lydia Thiel haben über die geplanten und/oder gebauten Bahnhöfe ihrer Heimatgemeinden recherchiert. Sie und viele weitere Autoren haben dabei noch Anekdoten und besondere Ereignisse gefunden, die in einem eigenen Kapitel zusammengefasst werden.

Alles zusammen ergibt ein Bild davon, wie die Bahn das Leben längs der Schienenstränge beeinflusste. Es wurden Siedlungen gegründet und enge Verflechtungen zur Wirtschaft geknüpft. Die Bahn veränderte die Landschaft und die dort wohnenden Menschen; sie brachte neue Menschen in den Landkreis aber führte sie auch aus der Heimat weg an die Front zweier Weltkriege. Sie ermöglichte schnelleres Reisen, war dabei aber auch nicht ungefährlich, wie die Zugunglücke auf der Strecke zeigen. Licht- und Schattenseiten des neuen Transportwesens sind eng verknüpft mit dem Aufbruch der Menschen im 19. Jahrhundert vom Agrarstaat ins moderne industrielle Zeitalter.

Ich danke allen Beteiligten für ihr Engagement und die Bereitschaft viel (Frei-) Zeit zu investieren, um die vorliegende Broschüre zu ermöglichen. Allen Leser wünsche ich viel Freude beim Lesen.

Dr. Birgitta Unger-Richter
Kreisheimatpflegerin des Landkreises Dachau



Eine möglichst schnelle Verbindung unserer Landeshauptstadt mit der Festungsstadt Ingolstadt

Vorgeschichte und Bau der Eisenbahnverbindung München-Ingolstadt von Andreas Sauer

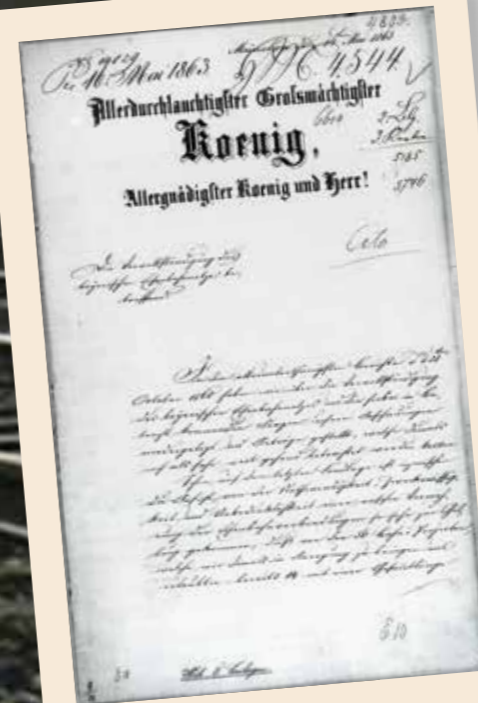
DER KAMPF UM DIE BESTE TRASSE

Die Diskussion einer schnellen Verbindung zwischen München und Ingolstadt gewann an Bedeutung. Die durch die verantwortlichen Personen aus Politik, Wirtschaft und Militär angestrebte Verbindung der Hauptstadt des Königreichs, München, mit der strategisch wichtigen Festungsstadt Ingolstadt wurde ab 1860 konkret diskutiert. In den Jahren 1860 und 1861 entwickelte sich ein intensives Werben mehrerer Städte und Märkte um einen Platz als Bahnstandsstandort. Dabei kamen zwei Projekte zur Sprache, deren Vertreter mit allen Möglichkeiten versuchten, bei der Realisierung bevorzugt zu werden.

Die Paartalbahn

Die Magistratsräte der Städte Augsburg, Friedberg, Aichach und Schrobenhausen sowie die Gemeinderäte des Marktes Hohenwart propagierten die „Paartallinie“, die in der Nähe von Stierhof bei Friedberg von der bereits errichteten Linie München-Augsburg abzweigen und über die genannten Orte nach Ingolstadt führen sollte.

Die Vertreter der beteiligten Gemeinden wandten sich im Februar 1861 in einer 10seitigen Denkschrift an König Max II. „und nahen sich den Stufen des Thrones Eurer Königlichen Majestät, um Allerhöchst Ihrer Weisheit das Projekt einer Eisenbahn zwischen Ingolstadt und Augsburg durch das Thal des Paar-Flus-



ses allerehrfurchtsvollst zu unterbreiten.“ Besonders drei Argumente hoben sie hervor:

1. Militärischer Aspekt: Die Nähe zu den militärischen Operationsgebieten im Kriegsfall

Unter „Rückgriff auf die bayerische Kriegsgeschichte aller Zeiten“, so die Anhänger der Paartalbahn, kam dem Dreieck Augsburg, Rain/Donauwörth und Ingolstadt größte Bedeutung zu. Nur hier sei ein Angriff von Westen oder Norden auf das Königreich zu erwarten und entsprechend wichtig wäre hier der Streckenverlauf. Sie betrachteten dabei bei einem Angriff Frankreichs auf das deutsche Territorium die Lech-Donau-Linie als dritte Verteidigungsbasis und maßen der Stadt Augsburg mit ihrer Lage an 11 Straßen, 4 Eisenbahnen und 3 Flussstälern hohe Bedeutung zu. Zudem sei eine Verlängerung der Strecke über Eichstätt nach Nürnberg ohne weiteres möglich.

2. Bautechnik

Die Vertreter der Paartallinie argumentierten mit den Terrainverhältnissen der beiden Trassen. Die gerade Verbindung müsse in einer diagonalen Verbindung die Täler der Zuflüsse der Isar und zwei Wasserscheiden zwischen Amper, Glonn und Ilm passieren sowie mehrere Höhenzüge durchqueren. Die Alternative würde entlang des Paartales ohne derartige Schwierigkeiten verlaufen „... und das ganze Thal scheint wie zur Anlage einer Eisenbahnlinie gemacht.“

3. Finanzierung

Die Paartalbahnbefürworter bezeichneten den geographischen Raum entlang des Paartales wesentlich ge-

werbereicher und dichter bevölkert als das Territorium entlang der Linie München-Ingolstadt.

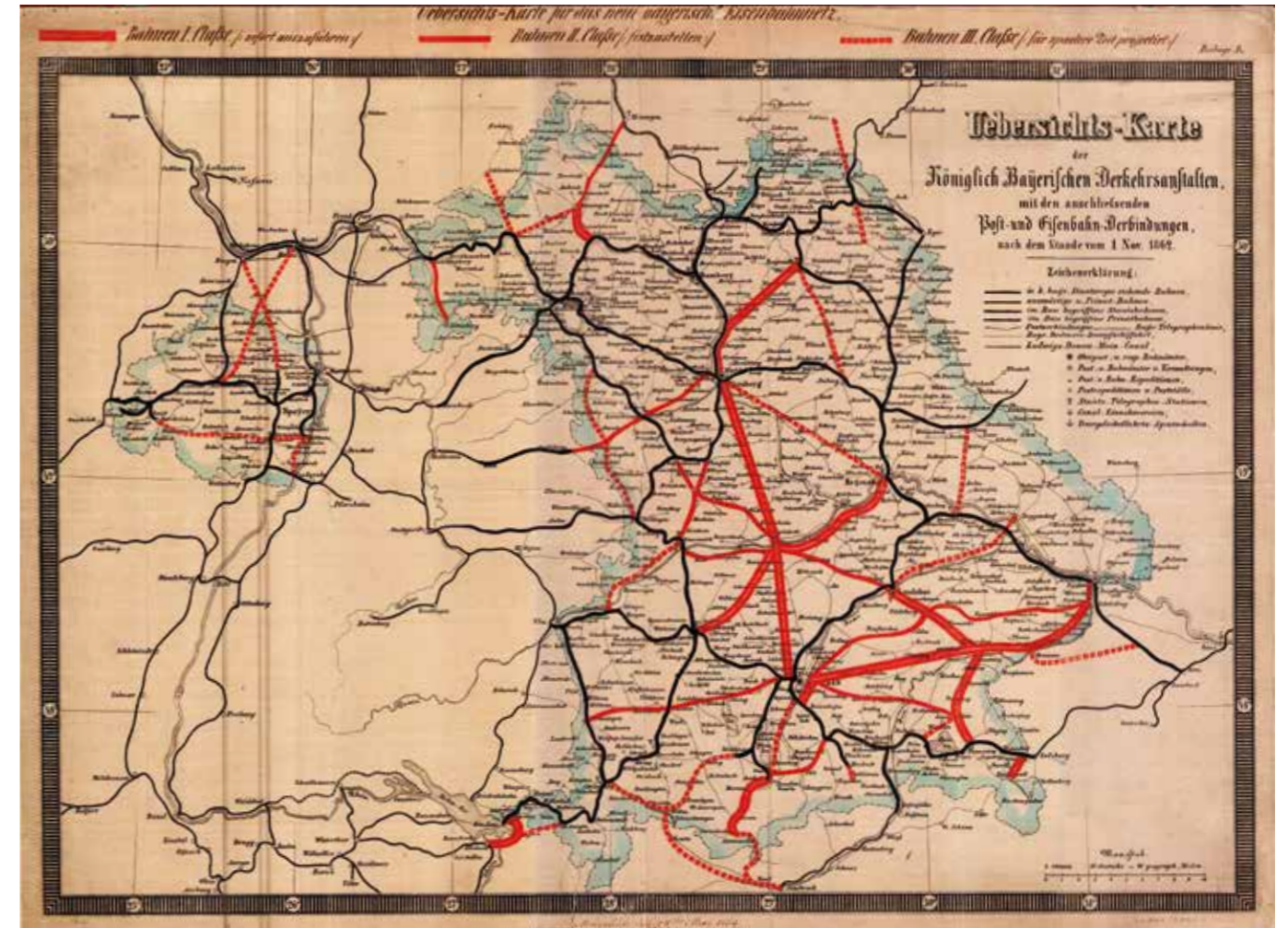
Zuletzt untermauerten die Vertreter der Paartalbahn ihre Argumente mit einem fünfseitigen Anhang, der zahlreiche „statistische Notizen“ und Zahlen hinsichtlich Bevölkerung und Gewerbeleben enthält. Was hatte die Gegenseite in dieser Hinsicht zu bieten?

Die Verfechter der Direktverbindung

Die geradlinig verlaufende Verbindung von München über Dachau, Jetzendorf, Scheyern, Pfaffenhofen, Pörnbach und Geisenfeld nach Ingolstadt war seitens hochrangiger Regierungs- und Wirtschaftsvertreter die zunächst favorisierte Verbindung. Als Vertreter der Städte Dachau und Pfaffenhofen sowie des Marktes Geisenfeld von der angedachten Alternative entlang des Paartals erfuhren, verfassten sie Ihrerseits, wenige Monate nach der ersten Denkschrift der Gegenseite, ein eigenes Memorandum mit ihren Argumenten.

Schon im Jahr 1860 waren in den Bezirken Dachau und Pfaffenhofen Terrainaufnahmen erfolgt, die für die Vertreter der betroffenen Orte eine Trassenführung durch ihren Bezirk erwarten ließen. Mit dem Vorstoß der Anhänger der Paartalbahn bestand nun jedoch akuter Handlungsbedarf. Die Vorzüge der geraden Linienführung mussten jetzt von den Vertretern der Städte Dachau und Pfaffenhofen sowie der Märkte Geisenfeld und Wolnzach vorgebracht und begründet werden. Im April 1861 ging eine gedruckte Petition an die Kammer der Abgeordneten, um gegen die vorangegangene Denkschrift und darin teilweise enthaltene „pure Unwahrheiten“ zu argumentieren:

Die Geradlinigkeit der Strecke wurde hervorgehoben. Obendrein sei der Untergrund der Trasse über Dachau



Karte der Eisenbahnlinien in Bayern von 1862

und Pfaffenhofen wesentlich günstiger als das zum Teil moorige Gelände des Paartals. Als falsche Information betrachtete man auch die Behauptung, es müssten viele Schwierigkeiten hinsichtlich des Geländes überwunden werden. Lediglich nach Petershausen käme ein Höhenzug, der „fast gar nicht der Erwähnung werth ist“,

wie es in der Denkschrift formuliert wurde. Entlang des Ilmtals verlief das Terrain ohnehin sehr gleichmäßig ohne irgendeine Erhebung.

In wirtschaftlicher Hinsicht bilde der aufstrebende Hopfenanbau ebenso ein großes Plus für den Handel wie der

größere Waldreichtum im Norden des Landgerichts Pfaffenhofen. Demgegenüber erweise sich der Holzbestand des Paarraumes gegenüber dem Feilen- und Dürnbergforst bei Geisenfeld „allein wie ein Tüpfel auf dem i.“, wie die Verfasser ironisch schrieben.

Nochmaliger Vorstoß der Städte Dachau und Pfaffenhofen

Was sich in den beiden Denkschriften an Rivalitäten ankündigte, fand in einem wahren Federkrieg in der Augsburger Zeitung und weiteren Blättern seine Fortsetzung. Ungeachtet des leidenschaftlichen Werbens für die eigene als die bessere Variante zeigten die Bemühungen der Beteiligten vorerst keine Früchte. Im Mai 1862 stellte der Nürnberger Bürgermeister Maximilian von Wächter in Aussicht, dass bei der nächsten Ständeversammlung im bayerischen Parlament die Linie München-Ingolstadt behandelt werden könnte.

Um die Diskussion über den Streckenverlauf anzuregen und die eigene Position nochmals in den Vordergrund zu schieben, fragten Vertreter von Dachau und Pfaffenhofen im Juli 1863 beim Landtagsabgeordneten von Freyberg aus Jetzendorf an, ob es seiner Ansicht nach sinnvoll erscheine, bezüglich der angestrebten Eisenbahnverbindung eine Abordnung nach München zu entsenden. Von Freyberg teilt jedoch mit, dass das Projekt bereits bei der Kammer der Abgeordneten zur Besprechung liege und

eine Entscheidung des vom 15. Juni bis 26. September 1863 versammelten Landtags demnächst zu erwarten sei.

Der Jetzendorfer Schlossherr sollte Recht behalten. Das zuständige Gremium machte sich jetzt konkret an die Beschlussfassung über die wichtige Verbindung der Städte München und Ingolstadt. Sie schlossen sich der Argumentation der Vertreter der direkten Linie an. Diese war vom baulichen Aufwand leichter auszuführen und die Fahrdauer zwischen München und Ingolstadt war wesentlich kürzer als bei der über Friedberg verlaufenden Trasse. Verzögerungen brachten noch die Diskussionen über den Ein- und Auslauf der Strecke bei Ingolstadt, doch konnten 1864 die konkreten Vorplanungen in Angriff genommen werden.



Unter Dampf. Die Eisenbahn durchquert die Mooslandschaft.

DER BAU DER BAHNLINIE IN DEN JAHREN 1865 BIS 1867

Korrekturen bei der Streckenführung München-Ingolstadt

Durch die Bildung von fünf Bausektionen (München, Dachau, Pfaffenhofen, Reichertshofen [1865 zu Pfaffenhofen] und Ingolstadt) sollten die umfangreichen Arbeiten entlang der Trasse München-Ingolstadt koordiniert werden. Die Bauarbeiten gingen nicht ohne Schwierigkeiten ab und hakten an verschiedenen Stellen. So sorgte die geplante Erweiterung des Hauptbahnhofs München für Verzögerungen beim Bau der Einfahrtschneise von Allach an Pasing vorbei in den Münchener Bahnkörper. Die Festlegung der Trasse im Raum Pfaffenhofen ging nicht ohne Diskussionen und Reibereien ab und führte in zwei Bereichen zu erheblichen Abweichungen von den ursprünglichen Planungen. Zunächst musste die angedachte Trassenführung über Jetzendorf und Scheyern wegen Widerständen innerhalb dieser Gemeinden aufgegeben werden und durch eine Variante über Petershausen entlang der Ilm ersetzt werden. Die neue Linie lief an Pindorf vorbei, berührte Reichertshausen und lief von dort nach Pfaffenhofen weiter.

Auch der Streckenverlauf ab Pfaffenhofen musste aufgrund massiver Proteste Pörnbachs, insbesondere des dortigen Gutsherrn von Törring, der Grundabtretungen verweigerte, korrigiert werden. So musste von Pfaffenhofen aus die geplante gerade Linie über eine nach Osten abknickende Trassenführung an Förnbach und Walkersbach entlang des Ilmlaufs vorbei über Rohrbach geführt werden. Nördlich von Rohrbach schwenkte der Streckenverlauf wieder auf die ursprüngliche Trasse ein, die am Markt Reichertshofen und an Ebenhausen vorbei nach Ingolstadt lief. Der Markt Geisenfeld, der aus wirt-

schaftlichen Gründen gerne in die Bahnlinie einbezogen worden wäre und sich schon seit 1861 mehrmals dafür stark gemacht hatte, blieb außen vor.

Die aufgrund der Einwände gezwungenermaßen gewählte Trassenführung hatte hinsichtlich des Bauaufwandes Vorteile. Abgesehen von den Höhenzügen nördlich Petershausens hatte der Streckenverlauf entlang der Ilm keine großen Höhenunterschiede und kritischen Kurvenradien zu bewältigen, ein damals wichtiges Kriterium beim Bau von Eisenbahnlinien. Insbesondere der Streckenabschnitt von Jetzendorf nach Scheyern hätte erhebliche Einschnitte in die zwischenliegenden Höhenzüge und umfassende Erdarbeiten erfordert.

Die ursprüngliche Überlegung, die Strecke bereits vor Ingolstadt in Unsernherrn enden zu lassen, hätte die dortige Errichtung eines Bahnhofs erforderlich gemacht. Aus Kostengründen entschied man sich jedoch anders und in Ingolstadt wurde ein provisorischer Bahnhof errichtet.

Die Gesamtlänge der Strecke belief sich auf 21,75 Stunden. Sie erhielt in Allach, Dachau, Röhrmoos, Petershausen, Reichertshausen, Pfaffenhofen Wolnzach-Bahnhof, Reichertshofen und Ingolstadt Bahnhöfe. Dazwischen lagen 72 Bahnwärterhäuser, deren Abstand im Schnitt weniger als einen Kilometer betrug.

Zahlreiche Kunstbauten wie Brücken und Durchlässe mussten entlang der Strecke errichtet werden. Dabei wurde vielfach der Verlauf der Bäche derartig verändert, dass die Brückenbauwerke einfacher und kleiner gestaltet werden konnten. Allein im Bereich der Sektion Pfaffenhofen waren es 35 Durchlässe und 8 Durchfahrten. Brücken überquerten den Pasing-Nymphenburger-Kanal zwischen Pasing und Allach, die Würm bei Karlsfeld und Allach, die Amper bei Dachau, die Glonn bei Pe-

tershausen, die Ilm bei Wolnzach-Bahnhof, die Paar bei Reichertshofen, die Brautlach bei Oberstimm, die Sandrach bei Unsernherrn und den Altwassergraben der Donau in Ingolstadt.



Ein Zug der Baureihe 18 auf der Brücke von Prittlbach

DIE ZWEIJÄHRIGE BAUPHASE 1865 BIS 1867

Die Planungen für den Streckenbau, die unter der Oberaufsicht der Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen standen, begannen 1865. Die Erdarbeiten setzten gegen Jahresende 1865 ein. Sie wurden von angeworbenen Arbeitskräften durchgeführt, die bereits Erfahrung beim Eisenbahnbau hatten.

Das schwierige Terrain im südlichen Teil des Bezirksamts zwischen Petershausen und Reichertshausen mit

seinen Höhenzügen und Tälern, die ausgeglichen werden mussten, erforderten von den Arbeitern besondere Leistungen. Das Schlagen von Schneisen, das Auffüllen des Terrains mit Schaufel und Pickel und die Errichtung stabiler Bahndämme erforderten hier besonders großen Einsatz.

Der Bau der Bahnhöfe, Bahnwärterhäuser sowie der Brücken, Durchlässe und weiterer Gebäude erfolgte nach vorheriger Ausschreibung sowohl durch einheimische Handwerker als auch durch auswärtige Firmen. Die Bauarbeiten begannen im Frühjahr 1866 und dauerten bis Oktober 1867 und damit bis kurz vor Streckeneröffnung.

ERÖFFNUNG DER STRECKE MÜNCHEN-INGOLSTADT AM 14. NOVEMBER 1867

Nach einer Probefahrt acht Tage zuvor, rollte am 14. November 1867 die erste Dampflokomotive von München aus über die neue Trasse. Besetzt mit Ministern und Abgeordneten, Vertretern des Handelsministeriums als zuständiger Behörde für das bayerische Eisenbahnwesen sowie ausgewählten Fahrgästen, fuhr der überfüllte Zug in einem für damalige Verhältnisse atemberaubenden Tempo von rund 30 Kilometern pro Stunde Richtung Ingolstadt. An

den einzelnen Bahnhöfen fanden Feste mit zahlreichen Schaulustigen statt, Musikkapellen sorgten für feierliche Stimmung. Wohl niemand ahnte damals, welche weitreichenden Auswirkungen das neue Verkehrsmittel auf die ganze Region haben würde.

Die Strecke lief die ersten beiden Jahrzehnte eingleisig, weshalb die Bahnhofsvorstände und Weichenwärter sehr sorgfältig ihre Aufgabe erfüllen mussten. Das schwere Eisenbahnunglück von Röhrmoos am 6. Juli 1889

war maßgeblich für den nachfolgenden zweigleisigen Ausbau der Strecke in den Jahren 1891 und 1892, der einen wesentlichen Sicherheitsgewinn brachte. In den ersten Jahren endete die Strecke in Ingolstadt. Voraussetzung für die Fortsetzung über Eichstätt nach Treuchtlingen war der Bau einer Eisenbahnbrücke über die Donau, der bis 1870 vollendet war. ■

Weitere Informationen dazu können im ausführlichen Aufsatz von Andreas Sauer zu diesem Thema in Zeitschrift Amperland, Heft 3, 2017 nachgelesen werden.

Ein Schnellzug mit Doppelfraktion verlässt das Etzenhausener Gemeindegebiet



35 Pferde, 266 Ochsen, 143 Schafe und 17.110 Personen -

Daten und Fakten rund um den Bahnbau 1867 von Heinrich Fitger

Bauarbeiten

Rund drei Jahre lang hatten in vier Bauabschnitten 16 Haupt- und Sub-Kontrahenten mit weit über tausend Arbeitern geschuftet, um das Gelände zu planieren, Schienen zu verlegen, 22 Brücken, 8 Bahnhöfe und über 90 andere Gebäude zu bauen¹:

Im Abschnitt Dachau war die Fa. Karl Angermann (Bayreuth) tätig. Im Abschnitt Pfaffenhofen die Firmen Andreas Brandner (Regensburg), Leonhard Kellermann und Joseph Pletz; ferner die Firmen Nikolaus Ulrich (Nürnberg) und Christoph Müller und die ARGE Korbinian Schlemmer (Freising)/Anton Wallner. In der Sektion Reichertshofen baute wiederum Angermann, jedoch gemeinsam mit Michael Sager (ab 1892 Teilhaber von Sager & Wörner, München); außerdem die Brüder Anton, Georg und Martin Uhl (Kempten) sowie die Firmen Rudolf Weiß und Leonhard Schlemmer. Das Schlussstück bis Ingolstadt lag in der Verantwortung der Firmen Adam Eder (Passau) und Joseph Lenbach (Halbbruder des berühmten Malers Franz v. Lenbach²) sowie der Fa. Bartholomäus Rammelmeyr mit Georg Joa als Subunternehmer.³

Der Bahnhof Ingolstadt lag übrigens damals noch weit vor der Stadt, was die Berichterstatter nicht zu erwähnen vergaßen, weil man den Rest nämlich zu Fuß gehen musste.⁴ Die Arbeiter waren größtenteils Ungelernte für die schweren Erdarbeiten, dazu kamen Handwerker jeder Art für

die Hochbauten. Sie stammten nicht nur aus der Umgebung, sondern aus allen Teilen Bayerns, den benachbarten deutschen Ländern, aus Böhmen und Italien.⁵

Finanzierung

Die Gesamtkosten von 7.198.986 Gulden verteilten sich zu 36 % auf das Baujahr 1866, zu 55 % auf 1867 und zu 9 % auf 1868⁶. Die Finanzierung erfolgte im Rahmen der VIII. Finanzperiode (1861 - 1867) zu einem guten Teil aus Kreditmitteln, die man im Wege von „Eisenbahn-Anleihen“ mit einem Zinssatz von 4,5 % aufgenommen hatte.⁷ Diese wurden über Banken beim breiten Publikum platziert und im Wege der Verlosung wieder getilgt.

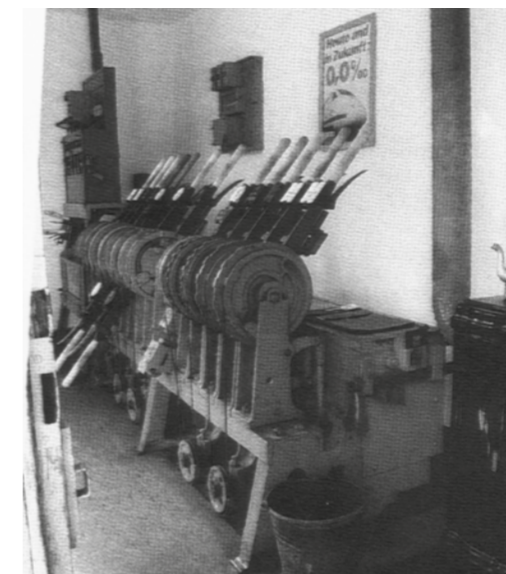
Gleisanlagen

Rund 60 km einspurige Gleise waren verlegt worden. 609.267 Breitfuß-Schienen, sogenannte „Vignoles-Schienen“⁸, waren dafür von den Werken der jungen Maxhütte in Haidhof bei Regensburg und Sulzbach-Rosenberg in der Oberpfalz produziert worden.⁹ Die Maxhütte entwickelte sich unter der Leitung von Josef Anton v. Maffei und ausländischen Ingenieuren in wenigen Jahren zum führenden süddeutschen Hersteller von Walzstahlschienen.¹⁰

Sie waren über die neue Bayerische Ostbahn und München geliefert worden, also selbst schon per Bahn. Mit 511.886 Hakennägeln

waren sie auf 111.039 Schwellen befestigt worden, von denen aber nur 14 % solide Eichenbohlen waren, die knapp und teuer waren. Über 95.000 Schwellen bestanden aus Föhrenstämmen mit begrenzter Haltbarkeit.¹¹ Vielfältige Versuche, sie durch Imprägnierungen haltbarer zu machen, führten erst ab 1890 zu befriedigenden Ergebnissen, als man Teeröl unter Druck in das Holz presste, was aber die Umwelt stark belastete. Bis dahin mussten Jahr für Jahr mehrere Hunderttausend ausgetauscht werden.¹²

Nachdem man anfangs noch mit Längsschwellen experimentiert hatte, stellte sich sehr bald heraus, dass nur mit Querschwellen der absolut wichtige Gleisabstand gesichert werden konnte.¹³ Er betrug damals in Bayern, wie auch noch heute allgemein 1435 mm.¹⁴ Die Spurweite war anfangs in Deutschland durchaus nicht einheitlich, weshalb König Max II. bei der Eisenbahnverwaltung 1852 anfragte, ob und wann er mit seinem schönen neuen Salonwagen-zug durch ganz Deutschland reisen könne.¹⁵



Weichensteller in Röhrmoos

Sicherheitstechnik

Sämtliche Eisenbahntrassen in Bayern waren in weiser Voraussicht schon beim Grundstückskauf und bei der Anlegung des Unterbaus für Zweigleisigkeit vorgesehen worden.¹⁶ Die Strecke München-Ingolstadt wurde tatsächlich ab 1889 zweigleisig ausgebaut¹⁷, wodurch eine wesentliche Gefahrenquelle beseitigt wurde. Bis dahin konnte man sich nur an den 6 Bahnhöfen zwischen Dachau und Ingolstadt ausweichen.

Man musste auf den zunächst fast ausschließlich eingleisigen Strecken dafür sorgen, dass sich keine Züge begegnen, aber auch kein ankommender Zug auf einen haltenden auffahren konnte. Es mussten also Systeme erfunden werden, mit denen man den Zugführern Signale bezüglich der vor ihnen liegenden Situation geben konnte, die aus dem vorbeifahrenden Zug eindeutig zu erkennen und zu deuten waren. Und nicht nur die Zugführer mussten verständigt werden, sondern auch die Bahnwärter der nächsten Gleisabschnitte und der nächste Bahnhof.

Zur Information der Zugführer versuchte man es zunächst mit Flaggen und Kugeln, die an Masten neben den Gleisen gehisst wurden.¹⁸ Später führte man Flügelsignale nach englischem Vorbild ein, wie sie auch heute noch verwendet werden. Diese Signale mussten mit Seilzügen bedient werden.¹⁹

Für die Information der anderen Bahnhöfe und Bahnwärter benutzte man zunächst akustische Signale, wie sie heute noch bei Gleisbauarbeiten zur Warnung verwendet werden. Da solche Signale aber oft nicht weit genug gehört oder gedeutet werden konnten, ging man zu elektromagnetischen Läutapparaten über, die den nahenden Zug ankündigten. Bis Ende 1867 waren an der Strecke München-Ingolstadt 73 derartige Läutwerke installiert²⁰, d.h. praktisch eins pro Kilometer. Die Bahnwärter waren zusätzlich durch Morse-Telegraphen verbunden.²¹

Schranken

Es ist noch nicht so lange her, dass es an der Strecke München-Ingolstadt beschränkte Bahnübergänge gab, allerdings ferngesteuert. 1867 wurden sie alle von Hand von einem Bahnwärter bedient, der neben der querenden Straße ein kleines Häuschen bewohnte. Wenn es läutete, wusste er, dass in wenigen Minuten ein Zug

kommen würde. Er ging hinaus und ließ die Schranken herunter. 82 solcher „Barrieren“ gab es 1867 an der Strecke München-Ingolstadt. Und 74 Bahnwärterhäuschen.²²

Lokomotiven

Die ersten bayerischen Lokomotiven kamen noch aus England. 1841 baute Joseph Anton von Maffei die erste bayerische Lokomotive, freilich mit Hilfe von englischen Ingenieuren, die er dem Pionier Stephenson abgeworben hatte.²³ Kurioserweise baute er jahrzehntelang seine Lokomotiven in der Hirschau in München, nördlich des Englischen Gartens. Bis 1901 mussten über 2000 von ihnen auf Spezialfuhrwerken durch München bis zur Zentralwerkstätte der Eisenbahn hinter der Donnersberger Brücke gefahren werden.²⁴

Sein Konkurrent Georg Krauss baute seine Fabrik gleich in der Nähe der Gleisanlagen, nämlich auf dem sogenannten „Marsfeld“ an der Maillinger Straße²⁵ 1867 und in den folgenden Jahren verkehrten auf der München-Ingolstadt-Linie vermutlich Maffei-Lokomotiven der Bauart B VI mit zwei gekuppelten Antriebsrädern.²⁶

Wagen

Für die Produktion von Eisenbahnwagen der verschiedensten Art qualifizierten sich im Lauf der Jahre dauerhaft nur drei Firmen: Die Firma Klett in Nürnberg, aus der die MAN hervorging, die Firma Noell in Würzburg und die Firma Joseph Rathgeber in München.²⁷

Die Lokomotiven wurden mithilfe von Dampfmaschinen angetrieben, die mit Kohle befeuert wurden. An 15 schwenkbaren Wasserrohren bestand die Möglichkeit die Kessel aufzufüllen. An 5 Torf- und Kohlenremisen konnte der Heizer seine Brennstoffvorräte ergänzen.



Stationsvorsteher mit Familie aus Esterhofen

Außerdem gab es noch zwei kombinierte Kohlen- und Wasserhäuser an der Strecke München-Ingolstadt.²⁸

Das Personal

Der Betriebs- und der Verwaltungsdienst der Bahn verlangte viel Personal, denn sehr viele Arbeiten mussten manuell erledigt werden. Die Aussicht auf einen festen Posten beim Staat zog jedoch häufig mehr Menschen an, als Stellen zu vergeben waren. Der stark durchreglementierte und zeitgebundene Dienst erwies sich für manchen früheren Handwerker dann auch wieder als sehr belastend.²⁹ An unserer Strecke waren in den 8 Bahnhöfen inklusive Dachau sicher immer 8 - 10 Leute tätig, als Schrankenwärter ca. 50, als sonstige Bahnwärter sicher nochmals 30; zusammen also schätzungsweise 150.³⁰ Genaue Zahlen sind mir nicht bekannt. In den Zügen fuhren Heizer und Bremser mit, sicher je 2 pro Zug. Die Eisenbahn war also ein personalintensiver Betrieb.

Arbeitsschutz

Der Dienst auf der Lokomotive, beim Beladen und Rangelieren und an der offenen Strecke fand vielfach unge-

schützt bei Wind und Wetter statt. Unfälle und Krankheiten blieben nicht aus. So wurde bereits 1877 für die Beschäftigten ein bahnärztlicher Dienst eingerichtet. Der Arbeitsschutz wurde bei der Bahn ein wichtiges Thema und später auch der Bau von Wohnungen.³¹

TRANSPORTWESEN

Güterverkehr

Die Statistik unterschied nach Reisegepäck, Fahrzeugen, Tieren und Gütern.³² Im ganzen Jahr 1868 wurden 5 Fahrzeuge transportiert, wahrscheinlich Kutschen wohlhabender Herrschaften; 35 Pferde, die meisten (28) wohl Militärpferde; 266 Ochsen und Stiere, 299 Kühe und Rinder, 267 Kälber, 143 Schafe, 775 Schweine (74 % davon aus Petershausen, wo es noch in unserer Zeit Schweinemastbetriebe gab)³³ und 844 (!) Hunde.

Die Güterverkehrsstatistik für 1868 lässt deutlich die wirtschaftlichen Schwerpunkte erkennen. Die größte Aktivität herrscht in Ingolstadt, von wo 29.068 t Güter versandt, wo aber 65.253 t abgeladen wurden, wahrscheinlich vor allem Baumaterial für die Vervollständigung der

Festungsbauten. Sehr viel Warenverkehr hat auch Pfaffenhofen mit 18.044 t abgehenden und 18.920 t ankommenden Gütern. Während diese Orte, wie auch Dachau, eine „negative Handelsbilanz“³⁴ haben, weisen Wolnzach, Reichertshofen und Röhrmoos deutlich „aktive Handelsbilanzen“ auf. In Wolnzach und Reichertshofen schlägt wahrscheinlich besonders der Handel mit Hallertauer Hopfen zu Buche.

Personenverkehr

Schon in den ersten 1 ½ Monaten bewies die neue Bahnstrecke, wie notwendig sie war: 17.110 Personen reisten mit der Eisenbahn. Dazu kamen 4.531 Fahrgäste, die in Dachau einstieg.³⁵

Die meisten Reisenden auf der neuen Strecke, nämlich 4.596, fuhr ab Pfaffenhofen; 3.638 fuhr ab Ingolstadt; wahrscheinlich meistens Militärangehörige. Ab Wolnzach waren es 2.396, ab Röhrmoos 2.153, ab Reichertshofen 1.994, ab Petershausen 1.394; ab Reichertshofen 939. Die erste Klasse leisteten sich gerade einmal 24 Personen. 2.130 Personen, das bedeutet 12,4 % der Fahrgäste fuhr in der 2. Klasse. 14.956 Personen, also 87,4 % nahmen mit der „Holzklasse“ vorlieb.³⁶ 1868, ein Jahr später, wurde deshalb aufgrund der geringen Nachfrage die 1. Klasse eingespart.³⁷

Die Fahrgastzahlen für 1868 hielten sich nicht ganz auf demselben Niveau: Insgesamt stiegen an den 7 Stationen der neuen Strecke (ohne Dachau) 123.993 Personen ein, das heißt 339 pro Tag. In der Begeisterung der ersten 46 Tage des Vorjahrs waren es 372 gewesen.³⁸

Die Personenbeförderungstarife beliefen sich bei der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn im 19. Jahrhundert auf 2 Pfennige pro Kilometer. Nach dem Übergang der Bay-

erischen Eisenbahn in den Besitz des Deutschen Reiches im Jahre 1920 erhöhte sich der Fahrpreis auf 3 Pfennige. Am Kriegsende 1945 betrug der Fahrpreis 4 Pfennige pro Kilometer.³⁹

Fahrpläne

Im Freisinger Tagblatt vom 30.07.1868 ist der Fahrplan für die Strecke München-Ingolstadt und die Gegenrichtung veröffentlicht, gültig ab 1. Juni 1868. Demnach fuhr pro Tag in jeder Richtung zwei Züge: ab München morgens um 06:00 Uhr, Ankunft um 09:15 Uhr in Ingolstadt; und mittags um 12:05 Uhr, Ankunft um 15:20 Uhr. Mit acht Zwischenhalten dauert die Fahrt 3 Stunden 15 Minuten. Zurück ging es ab Ingolstadt um 12:15 Uhr, wahrscheinlich mit derselben Garnitur, die vormittags von München gekommen war und um 15:30 Uhr in München ankam. Der zweite Zug nach München fuhr nachmittags um 17:45 Uhr in Ingolstadt ab und kam um 21:00 Uhr in München an. Auch dies wird dieselbe Garnitur gewesen sein, die um 15:20 Uhr von München gekommen war. Auf der Rückfahrt brauchten die Züge trotz 155 m Steigung gleichfalls 3 Stunden und 15 Minuten. Der Fahrplan begünstigte Reisende nach Ingolstadt: Sie konnten noch am selben Tag hin- und zurückfahren. Wer jedoch in München etwas zu erledigen hatte, musste immer eine Übernachtung einplanen. Auch wer von Norden in die Bezirksstädte Pfaffenhofen oder Dachau fahren musste, konnte erst den späten Zug nehmen, der um die Mittagszeit von Ingolstadt abfuhr.

Außer diesen vier Personenzügen fuhr regelmäßig täglich ein Güterzug, jeweils um 05:00 Uhr ab Ingolstadt und um 05:45 Uhr ab München. Beide brauchten wegen der längeren Ladezeiten an den Stationen vier Stunden. Der Personenzug von München überholte den Güterzug um 07:06 Uhr in Röhrmoos; den Güterzug aus Ingolstadt traf er in

Gratis-Beilage zum Amper-Bote.

Sommer-Fahrplan  gültig ab 1. Mai 1896.

Von München nach Ingolstadt.		Von Ingolstadt nach München.	
München ab	6 ⁰⁰ 7 ⁰⁰ 7 ⁴⁵ 8 ³⁰ 10 ⁰⁰ 11 ⁰⁰	Ingolstadt ab	5 ⁰⁰ 5 ³⁰ 6 ⁰⁰ 6 ³⁰ 7 ⁰⁰ 7 ³⁰ 11 ⁰⁰
Altlach ab	6 ¹⁵ 7 ⁰⁵ 7 ⁵⁰ 8 ³⁵ 10 ¹⁵ 11 ¹⁵	Oberfimm ab	5 ¹⁵ 5 ⁴⁵ 6 ¹⁵ 6 ⁴⁵ 7 ¹⁵ 7 ⁴⁵ 11 ¹⁵
Reichertshofen ab	6 ³⁰ 7 ²⁰ 8 ⁰⁵ 8 ⁴⁰ 10 ³⁰ 11 ³⁰	Reichertshofen ab	5 ³⁰ 6 ⁰⁰ 6 ³⁰ 7 ⁰⁰ 7 ³⁰ 11 ³⁰
Dachau ab	6 ⁴⁵ 7 ³⁵ 8 ²⁰ 8 ⁵⁵ 10 ⁴⁵ 11 ⁴⁵	Hög ab	5 ⁴⁵ 6 ¹⁵ 6 ⁴⁵ 7 ¹⁵ 7 ⁴⁵ 11 ⁴⁵
Walpertshofen ab	7 ⁰⁰ 7 ⁵⁰ 8 ³⁵ 9 ¹⁰ 10 ⁰⁰ 11 ⁰⁰	Walkersbach ab	6 ⁰⁰ 6 ³⁰ 7 ⁰⁰ 7 ³⁰ 8 ⁰⁰ 11 ⁰⁰
Röhrmoos ab	7 ¹⁵ 8 ⁰⁵ 8 ⁵⁰ 9 ²⁵ 10 ¹⁵ 11 ¹⁵	Pfaffenhofen ab	6 ¹⁵ 6 ⁴⁵ 7 ¹⁵ 7 ⁴⁵ 8 ¹⁵ 11 ¹⁵
Esterhofen ab	7 ³⁰ 8 ²⁰ 9 ⁰⁵ 9 ⁴⁰ 10 ³⁰ 11 ³⁰	Reichertshausen ab	6 ³⁰ 7 ⁰⁰ 7 ³⁰ 8 ⁰⁰ 8 ³⁰ 11 ³⁰
Petershausen ab	7 ⁴⁵ 8 ³⁵ 9 ²⁰ 9 ⁵⁵ 10 ⁴⁵ 11 ⁴⁵	Petershausen ab	6 ⁴⁵ 7 ¹⁵ 7 ⁴⁵ 8 ¹⁵ 8 ⁴⁵ 11 ⁴⁵
Reichertshausen ab	8 ⁰⁰ 8 ⁵⁰ 9 ³⁵ 10 ¹⁰ 11 ¹⁰	Esterhofen ab	7 ⁰⁰ 7 ³⁰ 8 ⁰⁰ 8 ³⁰ 9 ⁰⁰ 11 ⁰⁰
Pfaffenhofen ab	8 ¹⁵ 9 ⁰⁵ 9 ⁴⁰ 10 ¹⁵ 11 ¹⁵	Röhrmoos ab	7 ¹⁵ 7 ⁴⁵ 8 ¹⁵ 8 ⁴⁵ 9 ¹⁵ 11 ¹⁵
Walkersbach ab	8 ³⁰ 9 ²⁰ 9 ⁵⁵ 10 ³⁰ 11 ³⁰	Walpertshofen ab	7 ³⁰ 8 ⁰⁰ 8 ³⁰ 9 ⁰⁰ 9 ³⁰ 11 ³⁰
Wolnzach ab	8 ⁴⁵ 9 ³⁵ 10 ¹⁰ 10 ⁴⁵ 11 ⁴⁵	Dachau ab	7 ⁴⁵ 8 ¹⁵ 8 ⁴⁵ 9 ¹⁵ 9 ⁴⁵ 11 ⁴⁵
Hög ab	9 ⁰⁰ 9 ³⁰ 10 ⁰⁰ 10 ³⁰ 11 ³⁰	Reichertshausen ab	8 ⁰⁰ 8 ³⁰ 9 ⁰⁰ 9 ³⁰ 10 ⁰⁰ 11 ⁰⁰
Reichertshofen ab	9 ¹⁵ 9 ⁴⁵ 10 ¹⁵ 10 ⁴⁵ 11 ⁴⁵	Oberfimm ab	8 ¹⁵ 8 ⁴⁵ 9 ¹⁵ 9 ⁴⁵ 10 ¹⁵ 11 ¹⁵
Oberfimm ab	9 ³⁰ 10 ⁰⁰ 10 ³⁰ 11 ⁰⁰ 11 ³⁰	Ingolstadt an	8 ³⁰ 9 ⁰⁰ 9 ³⁰ 10 ⁰⁰ 10 ³⁰
Ingolstadt an	9 ⁴⁵ 10 ¹⁵ 10 ⁴⁵ 11 ¹⁵ 11 ⁴⁵		

Bemerkungen: Die mit * bezeichneten Züge sind Schnellzüge. — Die Züge, denen der Buchstabe V beigefügt ist, sind nur für den Dorotheenschiff München-Dachau und zurück bestimmt. — Sämtliche Züge für den Dorotheenschiff halten auf der halboffenen Haltestelle München nur nach Bedarf.

Petershausen; dieser wartete noch den Münchner Güterzug ab, bevor er um 07:32 weiterfuhr. Nachmittags trafen sich der Münchner und der Ingolstädter Personenzug um ca. 13:45 Uhr in Reichertshausen. Der Münchner Zug fuhr um 13:46 Uhr weiter; der Ingolstädter um 13:49 Uhr.

Ab 1870, als man über Ingolstadt weiter nach Treuchtlingen, Pleinfeld und Nürnberg fahren konnte, dürfte sich das auch auf die Bahnhöfe an der Strecke von München nach Ingolstadt ausgewirkt haben. Erst recht, nachdem die Stationen Esterhofen, Walkersbach, Hög und Oberfimm eröffnet worden waren, erwiesen sich zwei Zugpaare als nicht mehr ausreichend. So verkehrten zum Beispiel im Winterfahrplan 1889⁴⁰ vier Personenzugpaare mit deutlich erhöhter Geschwindigkeit. Der erste Zug, 05:45 Uhr ab München, 08:12 Uhr an Ingolstadt, brauchte nur noch 2 Stunden und 27 Minuten. Außerdem verkehrten drei Schnellzugpaare, die nach einem einzigen Halt in Pfaffenhofen Ingolstadt schon nach 1 Stunde 34 bzw. 37 Minuten erreichten. ■

¹ Sechzehnte Nachweisung über den Betrieb der Kgl. Bay. Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1867. München 1868.
² Wikipedia, Artikel „Franz von Lenbach“.
³ Kosmas Lutz: Der Bau der Bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheins. München 1883, S. 300 ff.
⁴ „Der Sammler“ Nr. 134. Beilage zur Augsburger Abendzeitung vom 30.11.1867.
⁵ Emma Mages: Die Eisenbahn als Arbeitgeber im Bau- und Betriebsbereich. In: Weichenstellungen. Eisenbahnen in Bayern 1835 - 1920. Bayr. HSTA München 2002, S. 409.
⁶ Siebzehnte Nachweisung über den Betrieb der Kgl. Bay. Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1868. München 1869.
⁷ Jungmann-Stadler: Die Finanzierung des Eisenbahnbaus in Bayern bis 1870. In: Weichenstellungen, Anm.5.
⁸ Sechzehnte Nachweisung über den Betrieb der Kgl. Bay. Verkehrsanstalten. Etatsjahr 1867. München 1868, Beil. 3.
⁹ Gekennzeichnet durch die Marke MH auf jeder Schiene. dazu: www.walzzeichen.de
¹⁰ Wikipedia, Artikel Maximilianshütte und Horst Weigelt: Bayerische Eisenbahnen. Stuttgart 1986, S. 136 ff.
¹¹ s. Anm. 8.
¹² Weichenstellungen, Anm.5, S. 123/124.
¹³ Wikipedia, Artikel Bahnhofsstelle.
¹⁴ Wikipedia, Artikel Normalspur.
¹⁵ Weigelt, Anm. 10, S. 192.
¹⁶ Victor Fhr. v. Röhl: Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens in alphabetischer Anordnung. 7 Bde. Wien1890-1895. Dort „Bayerische Eisenbahnen“ C III.
¹⁷ Röhl: C III und Hugo Marggraff: Die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. München 1894, S.42.
¹⁸ Wikipedia, Artikel Eisenbahnsignale, Entwicklung.
¹⁹ a.a.O.
²⁰ Weichenstellungen (s. Anm. 12), S. 143; Weigl, S.208 f.
²¹ Weichenstellungen, S. 142.
²² Lutz (s. Anm. 3).
²³ Karl Schmidt, Krauss-Maffei, in: Historisches Lexikon Bayerns; zit. In Wikipedia: Die Maschinenfabrik des Joseph Anton v. Maffei; Weigelt, Bayerische Eisenbahnen, S. 134.
²⁴ Weigelt, a.a.O., S. 135f.
²⁵ Wikipedia, Artikel Krauss & Comp.; Horst Weigelt, Bayerische Eisenbahnen (FN 15), S. 135/136
²⁶ Weigelt, Bayerische Eisenbahnen, S.160, 172, 185.
²⁷ Tröger, Eisenbahntechnologie, in: „Weichenstellungen“ (s.FN 12), S. 120, 149
²⁸ s. dazu Anm. 1 u. 6.
²⁹ Mages: Weichenstellungen, S. 413.
³⁰ Bzgl. des Bahnhofspersonals bin ich von Fotos ausgegangen, z.B. Robert Probst: Bahn und Bahnhof in Petershausen. In: Lydia Thiel und Elisabeth Mecking. Chronik der Gemeinde Petershausen. Bd.1. Petershausen 2000, S. 185.
³¹ Röhl: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Bayerische Eisenbahnen, CII, 4.; Caroline Gigel, in: Weichenstellungen, S. 383 ff.
³² Sechzehnte u. Siebzehnte Nachweisung, wie Anm. 8 und Anm. 35.
³³ Chronik der Gemeinde Petershausen, Bd. 1, S. 160f.
³⁴ Wie Anm. 8, Beilage 12.
³⁵ Wie Anm.8, Beilage 12.
³⁶ Siebzehnte Nachweisung über den Betrieb der Kgl. Bay. Verkehrsanstalten 1868. München 1869, Beilage 14.
³⁷ Wie Anm. 35.
³⁸ Über das „Gedränge“ und die „ganz ungeschlachten Manieren“ am 1.Tag: Allg. Zeitung München, Beil. Nr. 318 v.14.11.1867.
³⁹ Die Zahlen stammen von Lydia Thiel, die über den Bahnhof in Petershausen recherchierte.
⁴⁰ Der Fahrplan wurde mir freundlicherweise von Herrn Helmut Größ, Vierkirchen, zur Verfügung gestellt.

Einige der obscursten Gegenden Bayerns -

Wie ein Journalist 1867 die Bahnstrecke erlebte von Helmut Gröss

Zu den Eröffnungsfahrten der „Königlich Bayerischen Staatseisenbahn“ von München nach Ingolstadt war auch die damalige Presse eingeladen. Der uns heute unbekannt

Berichterstatte beschränkte sich nicht nur auf die Eisenbahnfahrt selbst, sondern beschrieb auch noch die Landschaft, die Orte und die Menschen, denen er begegnete.¹

So berichtete die Allgemeine Zeitung München am 14. November 1867:

Die Ingolstädter Bahn.

Wir haben es vorgezogen, statt mit dem feierlichen Abgeordnetenzug zu dampfen, einen bescheidenen späteren Utensilientrain zu benutzen, um die Ingolstädter Bahn genau in Augenschein zu nehmen. Die Bedeutung dieser Linie liegt zwar zunächst darin, daß sie die Hauptfestung des Landes in das Schienennetz zieht; vielleicht noch wichtiger aber ist der Umstand, daß nun auch der „Nabel“ Bayerns von einer Eisenbahn durchschnitten wird, und daß nach Vollendung der Bahn bis Gunzenhausen die alte Handelsstraße von Salzburg nach Frankfurt wiederhergestellt wird; der Verkehr liebt es bekanntlich die alten Hauptstraßen festzuhalten. Ein Hauptvorteil für den Verkehr nach Norden liegt darin, daß der große Umweg über Augsburg und Nördlingen vermieden wird, was bei den vermehrten Beziehungen zum Süden sehr in Anschlag zu bringen ist. Wenn

man endlich den Eisenbahnen auch eine culturgeschichtliche Bedeutung beilegt, so durchschneidet diese Bahn einige der obscursten Gegenden Bayerns, die bis jetzt nicht zu ih-



rem Vortheil von der Welt und ihrem Fortschritt ganz abgelegen geblieben waren; von Dachau bis zur Bischofsstadt Eichstätt ist gar mancher Punkt

auf welchem Finsternis und geistiger Stillstand noch mit bedenklicher Schwere lasten.

In technischer Beziehung bietet die neue Bahn wenig interessantes dar; das Maximum der Steigung beträgt 1:200, doch waren sehr viele Durchlässe und Brücken nöthig, so über den Würm Canal bei Pasing, über die Würm bei Allach, über die Amper bei Dachau, über die Glon bei Petershausen (mit zwei Öffnungen à 80 Fuß), über die Ilm, Paar, Brautlach, Saudrach und das Altwasser bei Ingolstadt. Die Länge der ganzen Linie beträgt 21 $\frac{3}{4}$ Stunden, und enthält folgende Stationen: Allach, Dachau, Röhrmoos, Petershausen, Reichertshausen, Pfaffenhofen, Wolnzach, Reichertshofen und Ingolstadt. Der Bau begann im Jahr 1864, und hat sprüchwörtlich gewordene Stockungen erlitten, die manchmal ganz besonderen Einflüssen zuzuschreiben waren. Die Kosten der Bahn, einschließlich die Weiterführung nach Gunzenhausen, sind auf 19 Millionen veranschlagt.

Die Bahn ist solid gebaut, was bei dem unsicheren moorigen Terrain sehr in Anschlag zu bringen ist; vorläufig ist nur ein einziges Schienengeleise vorhanden, und werden Fahrten mit großer Schnelligkeit bis zur allseitigen Consolidierung des Damms zu vermeiden seyn. Für Bayern ist die Einrichtung neu daß statt der optischen Telegraphen elektrische Glockensignale eingeführt sind, welche einfacher zu handhaben und den Einflüssen der Witterung weniger ausgesetzt sind als die frühern. Die Stationen sind alle groß und auf einen bedeutenden künftigen Verkehr berechnet; doch ist bis zur Vollendung derselben noch alenthalben viel zu arbeiten.

Die Fahrt selbst durch eine trostlose Ebene bietet nichts dar als die erhabene Melancholie und Langweile einer Moorgegend. Eine einzige Ausnahme macht nur Dachau, dessen liebliche Lage es wohl zu einem beliebten Sommerausflug der Münchner machen wird. Wenn nur nicht Dachau das Vaterland jener scheußlichen Fustanellentracht² wäre, die den Aesthetiker wie den Arzt mit gleichem Entsetzen erfüllen muß! In solchen gewaltsam verkrüppelten Körpern kann kein gesunder Geist wohnen, und jede vernünftige Vorstellung wird diesen cretinhaften Gestalten gegenüber vergeblich seyn. Viel freier und geweckter erscheint das Völklein um

Pfaffenhofen, und „z'Pfahofa“ selbst und in der Holledau sind die Gestalten bekanntlich noch so urwüchsig, daß es einem vor der „Gemüthlichkeit“ dieser Leute manchmal bange werden könnte. Hier tritt zu dem Reiz der Ebene noch die Poesie der Hopfenstangen, um ein Bild zu schaffen welches zwar keine Befriedigung für das Auge gewährt, aber doch ein Gefühl der Befriedigung erweckt über das wohlhabige Aussehen der Orte, unter denen sich namentlich Reichertshofen bemerklich macht. Die Bahn hält ein gutes Stück vor Ingolstadt, wo fleißig an den Befestigungen gearbeitet wird, welche wahrscheinlich die künftige Eisenbahnbrücke über die Donau beherrschen sollen. Ingolstadt selbst ist immer die alte Soldatenstadt, und wer kein großer Freund von militärischen Spielereien und von fortwährendem Verkehr mit dem „ersten Stand der Welt“ ist, der wird sich in Ingolstadt immer königlich langweilen. Bei meinem dießmaligen Besuch machten mir jedoch die abnormen Ordonanzmützen viel Spaß, welche ein ausgebildeter Sinn für das „Erhabene“ beim zehnten Regiment durchgängig eingeführt hat. Ein sehr lebendiges Bild gewährte die Abfahrt von Ingolstadt; denn auf diesen Probefahrten kann in dritter Classe und Packwagen umsonst mitfahren was da Platz findet, und diese Gelegenheit wollte das biedere Landvolk massenhaft benützen. Es war gerade

Martinitag und Montag dazu, so daß selbstverständlich in der ganzen gutkatholischen Gegend niemand ans Arbeiten dachte. Bei dem Gedränge das sich an jeder Station wiederholte, konnte man ganz ungeschlichte Manieren kennen lernen, und wir müssen wünschen daß bei künftigen Bahnöffnungen diese Begünstigung wegfallen, welche bei aller Liberalität nur Veranlassung zu Unfug gibt. Übrigens wünschen wir daß ein verhältnismäßiger Zudrang der Ingolstädter Bahn auch nach der Betriebseröffnung am 14. Nov. zu Theil werden möge. ■

¹ Aus Google: Allgemeine Zeitung München: 1867, 10-12, Seite 5084. Auch die Bekanntmachung zur Eröffnung der Bahn ist dieser Quelle entnommen. Dieser Artikel, erschien auch in ähnlicher Form in einer anderen Münchner Zeitung dem „Sammeler“: <http://www.mdz-nbn-resolving.de/urn/resolver.pl?urn=urn:nbn:de:bvb:12-bsb10532619-7> Seite 534 ff.
² Fustanella, ital. = kurzer Männerrock der Albaner und Griechen.



Eine trostlose Ebene und erhabene Melancholie –

Die Bahnstrecke durchs Dachauer Moos von Horst Pajung



Bahnwärterhaus in der Rothschaige
auf halber Strecke zwischen Karlsfeld und Dachau

Der Streckenabschnitt durch das Dachauer Moos der neu gebauten Eisenbahnlinie München-Ingolstadt führte von Allach kommend auf einer Länge von 3,2 km über Augustenfelder (heute Karlsfelder) und auf 1,6 km über Dachauer Fluren zur Bahnstation Dachau. Sie durchquerte das damals noch nahezu unpassierbare, landwirtschaftlich ungenutzte und unbewohnte Obere Dachauer Moos. Erst kurz vor der Station Dachau tauchten die kleinen Häuser der Mooskolonie Oberaugustenfeld auf. Ein Journalist äußert sich bei der Jungfernfahrt kritisch über die Fahrt durchs Moos: „Die Fahrt selbst durch eine trostlose Ebene bietet nichts dar als die erhabene Melancholie und Langweile einer Moorgegend. Eine einzige Ausnahme macht nur Dachau, dessen liebevolle Lage es wohl zu einem beliebten Sommerausflug der Münchner machen wird.“¹

Da es bei der Eröffnung der Linie 1867 noch keine Haltestelle Karlsfeld gab, kann man ziemlich sicher sein, dass sowohl der Bau als auch der Betrieb der Bahnlinie von den Karlsfeldern zunächst kaum wahrgenommen wurde. Im Jahr 1867 hatte die Mooskolonie Karlsfeld mit Rothschaige nur 88 Einwohner, die Zahl der Gebäude betrug 19. Die Anwesen standen ausnahmslos an der Staatsstraße von München nach Dachau und waren damit mehr als 2 km von der Bahn entfernt.²

Lediglich die Bauern, die Grundstücke auf der geplanten Trasse besaßen und Land an die Königlich Bayerische Staatseisenbahn abtreten mussten, waren mit dem Projekt konfrontiert. Sie wurden 1865 über die Bedingungen informiert; die Beurkundungen fanden Anfang 1866 statt.³

Auf die Ortsentwicklung Karlsfelds hatte die Bahnlinie bis in die Gegenwart gravierende Auswirkungen. Das westliche Gemeindegebiet, die heutige Waldschaige, entwickelte sich durch die trennende Wirkung der Bahntrasse weitgehend unabhängig vom Dorf Karlsfeld. Die

Bewohner des Mooses waren beim Schulbesuch, bei der Zugehörigkeit zum Kirchensprengel und sogar bei der Wahl des Friedhofes weitgehend nach Dachau, Gröbenried oder Eschenried orientiert. Auch die Gemeindepolitik hatte beim Aufbau der Infrastruktur das Ortsgebiet westlich der Bahn selten im Fokus. So wurde die erste Straße erst 1976 geteert und die Wasserleitung erst 1994 gelegt. Auch eine befriedigende Verkehrsverbindung für das neue Siedlungsgebiet Karlsfeld West hinter dem Bahnhof und den Ortsteil Waldschaige wurde erst 2006 fertiggestellt.⁴

Streckenbau

Der Bau wurde 1866/67 durchgeführt. Die Schwierigkeiten beim Bau der Strecke dürften sich in erster Linie durch die Unwegsamkeit des Moosgebietes ergeben haben. So durchquerte die Bahntrasse zum einen den Grundwasserstrom im nördlichen Langwieder Moos und zum anderen die Bachsysteme der Würm und des Reschenbaches. Die günstigen geologischen Bedingungen auf der Münchner Schotterebene ermöglichten die Kiesgewinnung für den Bau des Bahnkörpers unmittelbar neben der Trasse. Die dadurch entstandenen Kiesgruben wurden später mit allerlei Schrott und Abfällen verfüllt. Die Streckenführung erfolgte anfangs nur mit einem Gleis. Lediglich die Brückenbauwerke und die Straßenübergänge waren schon für den zweigleisigen Ausbau vorbereitet.⁵ Dieser wurde dann 1890/91 im Rahmen der Einführung des Vorortverkehrs realisiert.

Bachdurchführungen

Die damals noch stark mäandrierende Würm wurde auf Höhe des heutigen Bahnhofs Karlsfeld begradigt und derart verlegt, dass die Bahnlinie rechtwinklig gequert

wurde. Dadurch reduzierte sich die erforderliche Spannweite der Eisenbahnbrücke auf 15 m. Da die Würm in unmittelbarer Nähe einen Seitenarm ausgebildet hatte, musste der Bahnkörper an dieser Stelle mit einer weiteren Durchleitung von 3 m Breite versehen werden.⁶

Etwa 2,5 km weiter nördlich kreuzte die Bahntrasse das Bachsystem des Reschenbachs, das dort in einem dichten Geflecht von Nebenbächen und Seitenarmen auf Höhe der Rothschwaige in West-Ost-Richtung floss. Um die Anzahl der Durchleitungen zu reduzieren wurde der Reschenbach im Umkreis von ca. 300 m westlich der geplanten Trasse zu einem einzigen Bachlauf zusammengefasst und unter einer 4,5 m langen Eisenbrücke hindurchgeführt.⁷ Die Durchleitung wird heute noch als Fuß- und Radweg genutzt. Das Bachbett mit seiner Tiefe von ca. 30 cm diente noch lange als Durchfahrt für landwirtschaftliche Fahrzeuge; ein verbrieftes Geh- und Fahrrecht für den jeweiligen Inhaber des Gutes Rothschwaige besteht bis heute.⁸

900 m weiter nördlich, wo sich heute das Gewerbegebiet Dachau Süd befindet, gab es eine weitere, baugleiche Brücke. Der Durchlass existiert als kleiner Bachlauf und als Fußpfad in kleinerer Form heute noch.

Auf Höhe des Anwesens Furthmayer kreuzte noch ein kleiner rechter Zufluss des Reschenbaches die Bahnlinie. Er wurde durch eine schmale, nur 2 m breite Durchleitung geführt, die es auch Fußgängern ermöglichte, die Bahnlinie zu unterqueren. Neben dieser Durchleitung stand ein Bahnwärterhaus mit der Adresse „Im Moos 6“, wo in den 1920er und 30er Jahren der Bahnwärter Josef Mühlbauer Dienst tat und mit seiner Familie wohnte. Das Bahnwärterhaus und die Unterführung wurden 1959 aufgelassen.⁹

Bahngräben

Die Anlage von Bahngräben dient insbesondere dazu, den Bahnkörper vor Durchnässung und damit vor der Gefahr einer Beschädigung des Bauwerks durch Wasser und Frost zu schützen. Durch die Bahngräben werden sowohl das Oberflächen- als auch das Grundwasser kontrolliert entlang der Bahnkörper bis zur nächsten Durchführung geleitet. Wegen der besonderen stark wasserhaltigen Bodenbeschaffenheit des Dachauer Mooses hatten diese Gräben immer eine besondere Bedeutung; man findet sie auch heute noch entlang der gesamten Strecke Karlsfeld-Dachau beidseitig der Bahn.

Straßenüberquerungen

Da das Gebiet fast auf der gesamten Streckenlänge unbewohnt war, gab es nur wenige Straßenverbindungen, die über die Bahntrasse geführt werden mussten.

Der südlichste Übergang war die Landstraße zwischen Karlsfeld und Allach. Sie lag in der Nähe des heutigen Karlsfelder Bahnhofes bereits auf Allacher Flur.

Auf dem Gemeindegebiet Dachaus lag der wichtigste Bahnübergang an der Staatsstraße München-Dachau; zwei weitere gab es an der Ortsverbindungsstraße nach Augustenfeld sowie an der Staatsstraße nach Schleißheim.

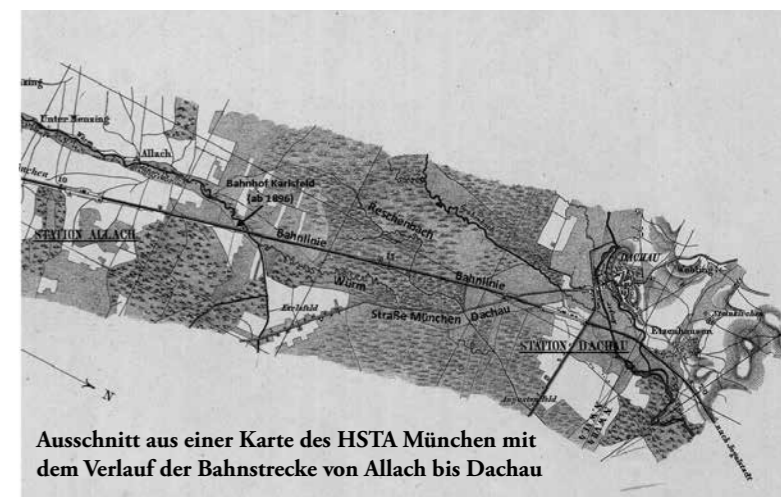
Beim Bau der Bahnlinie wurden alle Straßenüberquerungen schienengleich ausgeführt. Ab 1900 wurden sie zunehmend durch Unterführungen ersetzt.

Bahnwärterhäuser

Entlang der Strecke war für den damaligen Bahnbetrieb zur Signalisierung und Streckenüberwachung etwa alle 2 km ein Bahnwärterposten eingerichtet. Die Gebäude waren nach einem identischen Standardbauplan der Staatseisenbahn errichtet und bestand aus einem Ziegelhaus mit Anbau, in dem der Bahnwärter mit seiner Familie wohnte. Praktischerweise war der Standort dieser Posten so gewählt, dass der Wärter auch weitere Aufgaben wie den Betrieb eines Bahnhofes oder die Bedienung eines beschränkten Übergangs wahrnehmen konnte. Mit zunehmender Technisierung des Bahnbetriebs und dem Bau von Unterführungen wurden die Bahnwärterhäuser bereits in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts nach und nach abgebaut.

Auf der Strecke von Karlsfeld nach Dachau gab es 3 solche Posten. Einer stand am Bahnübergang der Landstraße Karlsfeld-Allach auf Allacher Flur und war anfangs für die Bedienung der Schranke an der Landstraße, nach der Einrichtung der Haltestelle Karlsfeld auch für den Fahrkartenverkauf und die Fahrgastabwicklung an der Haltestelle zuständig. Ein weiteres stand in der Rothschwaige neben einer für Fußgänger begeharen Bach-Durchleitung in der Nähe des Anwesens Furthmayer. Nach 1934 wurde das Haus nicht mehr für Zwecke des Bahnbetriebes (wahrscheinlich im Zusammenhang mit der Elektrifizierung) benötigt und privat vermietet. Es wurde 1959 gemeinsam mit der Auflösung der Bachdurchführung aufgegeben.

Weitere Bahnwärterhäuser standen auf Dachauer Flur an den drei Bahnübergängen Münchner, Augustenfelder und Schleißheimer Straße. Sie wurden in den 1920er Jahren abgebaut. ■



Ausschnitt aus einer Karte des HSTA München mit dem Verlauf der Bahnstrecke von Allach bis Dachau

¹ Beilage zur Allgemeinen Zeitung, München, 14.11.1867.
² 50 Jahre Politische Gemeinde Karlsfeld, Hrsg. Gemeinde Karlsfeld, 1989.
³ Arbeitskreis Dorfgeschichte Etzenhausen, Ortsgeschichte Etzenhausen, 2012.
⁴ Horst Pajung, Kleine Geschichte der Waldschwaige, 2015.
⁵ Pläne der Brückenbauwerke, 1865, DB624 und DB 630.
⁶ Plan der Eisenbahnkreuzung Würm, 1865, DB 625.
⁷ Flurkarten 1:5000 NW V 4, 1881 und 1935.
⁸ Email Wolfgang Offenbeck, 1.4.2017.
⁹ Adressbücher Augustenfeld, Rothschwaige, Bad Karlsfeld, 1927 und 1930.



Bahnbedienstete vor dem Bahnhofsgebäude in Petershausen um 1910

*Ein Blickfang
für die Vorbeifahrenden...*

Bahnhöfe im Landkreis Dachau von Birgitta Unger-Richter

Wer die Werbung der Bahn für ihre Bahnhöfe im Jahr 2017 liest, stellt fest, dass Bahnhöfe heutzutage längst nicht mehr nur Orte für Reisende sind, die nahe oder ferne Ziele besuchen wollen oder müssen. Bahnhöfe sind heute auch Anlaufstellen für diejenigen, die Restaurants, Buchläden, Modegeschäfte oder Lebensmittelmärkte suchen. Großstädte werben für ihre Bahnhöfe inzwischen mit regelrechten Shoppingmalls und Veranstaltungsorten als „Eventlocations“.

Als 1867 die Bahnlinie München-Ingolstadt ihren Betrieb aufnahm, war ein Bahnhof vor allem der Ort, wo der Betriebsdienst angesiedelt war und wo Güter verladen wurden oder Personen ein- oder aussteigen konnten.

„Betriebsdienst“ bezeichnete, wie Victor Freiherr von Röll (1852-1922) in seinem Eisenbahnlexikon ausführte „die gesamte Tätigkeit, die die ordnungsmäßige Abwicklung des Eisenbahnbetriebs erfordert“. Dazu gehörten sowohl die technischen Anlagen als auch das umfangreiche Personal vom Bahnhofsvorsteher angefangen über die Weichensteller bis hin zu Streckenwärtern.“¹

Für den Güterverkehr wurden unter anderem Laderampen und Lagergebäude benötigt, für den Personenverkehr Bahnsteige und Warteräume.

Doch auch bereits im 19. Jahrhundert gab es neben diesen zweckbestimmten Bauten und Anbauten an vielen Bahnstationen „Restaurationen“, um die Reisenden mit Speis und Trank zu versorgen. Seit dem 20. Jahrhundert bieten Bahnhofskioske neben Brotzeiten, Kaffee oder Süßigkeiten auch Zeitschriften für die Fahrgäste an.

Vom heutigen Angebot der Großbahnhöfe waren und sind die regionalen Zwischenbahnhöfe jedoch weit entfernt. Die heutigen Bahnstationen verfügen sogar nicht einmal mehr an allen Orten über Bahnhofsgebäude. Sie sind mit ihren Park&Ride Parkplätzen vor allem für die zahlreichen Pendler im Landkreis Dachau der Ausgangspunkt, um vom Wohnort zur Arbeit oder zur Schule zu gelangen.

¹ Victor Freiherr von Röll: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Band 1. Berlin, Wien 19122, S. 383. s. <http://www.zeno.org/nid/20011405317>, abgerufen am 29.07.2017.

DER BAHNHOF DACHAU

von Horst Pajung

Die Pläne zum Anschluss des Marktes Dachau an die Eisenbahnlinie München-Ingolstadt wurden seitens der Marktbewohner nicht nur mit Freude begrüßt. So gab es einflussreiche Kräfte bei den Kaufleuten und Verkehrsbetrieben, die verhindern wollten, dass Wirtschaftskraft aus Dachau nach München abfließt. Sie erreichten, dass die Bahnlinie mit dem Bahnhof relativ weit entfernt von der Ortsmitte gebaut wurde.¹ Der Markt mit dem Rathaus und St. Jakob war über den Karlsberg etwa 1,5 km entfernt.

Als der Bahnhof 1867 gebaut wurde, stand dieser weitab jeglicher Bebauung auf der grünen Wiese. Erst im darauf folgenden Jahr entstand mit der Bahnhofsrestauration, der heutigen Tafernwirtschaft Fischer, das erste Gebäude in der Umgebung. Der Bahnhof als Verkehrszentrum bewirkte dann, dass innerhalb der folgenden 30 Jahre etwa 25 Gebäude entlang der Frühlingsstraße, Bahnhofsstraße und Augustenfelder Straße gebaut wurden.²

Tatsächlich wurde das neue Verkehrsmittel sehr gut angenommen. So wurden bereits 1885 mehr als 3000 Güter-



Ausschnitt aus einer Postkarte: Der Dachauer Bahnhof und die Bahnhofsrestauration um 1896

waggone abgefertigt und mehr als 33.000 Personenfahrkarten verkauft. Im Jahr 1908 waren es zwischen München und Dachau schon fast 300.000 Einfach-Fahrkarten. Diese Erfolge führten bereits frühzeitig zu Erweiterungen sowohl der Gleisanlagen (1884) als auch des Bahnhofsgebäudes (1887).³

Für die Einführung des Vorortverkehrs wurde das Empfangsgebäude 1895 nochmals erweitert.⁴ Sowohl die Zunahme des Eisenbahnverkehrs als auch des Straßenverkehrs führte an den drei wichtigen Dachauer Bahnübergängen an der Münchner Straße, der Augustenfelder Straße und der Schleißheimer Straße zu einer Reihe von tödlichen Unfällen, so dass man 1905 an diesen Stellen die schienengleichen Übergänge durch Unterführungen ersetzte.⁵

Im Vorfeld der Olympischen Sommerspiele 1972 wurde der Vorortverkehr München-Dachau in das S-Bahnnetz München eingegliedert; der Bahnhof wurde zum S-Bahnhof mit zwei neuen Bahnsteigen umgebaut.

Im Laufe der 1970er Jahre erfolgte die Einstellung des Stückguttransports und der Güterabfertigung im Bahnhof Dachau; 2005 wurden im Rahmen des ICE Streckenausbau zwei zusätzliche Gleise für die Vorbereitung des S-Bahnverkehrs im 10-Minuten-Takt errichtet. Dabei wurden auch die Anlagen für den Güterverkehr wie Ladegleise, Dieseltankstelle und Kleinfahrzeugschuppen abgebaut.⁶

Heute werden am Dachauer Bahnhof S-Bahnen und Regionalbahnen der Deutschen Bahn AG abgefertigt. Es halten täglich etwa 190 Züge, davon 150 S-Bahnen.⁷

¹ Norbert Göttler, Die Sozialgeschichte des Bezirkes Dachau 1870 bis 1920, Schriften des Stadtarchivs, 1988.

² August Kübler, Straßen, Bürger und Häuser in Alt-Dachau, Männerstadt 1934.

³ Wikipedia, Stichwort „Dachau Bahnhof“, Mai 2017.

⁴ Wikipedia, Stichwort „Dachau Bahnhof“, Mai 2017.

⁵ Amperbote, 18.2.1905.

⁶ Wikipedia, Stichwort „Dachau Bahnhof“, Mai 2017.

⁷ Wikipedia, Stichwort „Dachau Bahnhof“, Mai 2017.

ETZENHAUSEN

von Florian Hartmann

Die München-Ingolstädter-Bahn durchschneidet Etzenhausen

Der geplante Streckenverlauf der München-Ingolstädter-Bahn durchschneidet das Etzenhausener Gemeindegebiet auf einer Länge von etwa 2,3 Kilometer. Die Gemeindewiesen und das Eisingertshofer Feld waren davon besonders betroffen.

Am 21. August 1865 wurde vom königlichen Bezirksamt Dachau ein »Circular« an die Steuergemeinde Etzenhausen gesandt, dass alle vom Eisenbahnbau betroffenen Grundstückseigentümer unterschreiben mussten. In diesem war folgendes zu lesen: „Bevor die Unterhandlungen mit den einzelnen Grundbesitzern über den Betrag der Entschädigung für die in der Eisenbahn-Linie fallenden Flächen gepflogen werden, soll auf Ansuchen des Commissärs der Generaldirektion der k. b. Verkehrsanstalten zu München eine Verhandlung zur Erledigung der administrativen Frage im Hinblick auf Art. XVII des Zwangsabtretungsgesetzes vom 17ten Nov. 1837, zur vorläufigen Bekanntgabe und Erklärung der allgemeinen Verkaufsbedingungen usw. stattfinden. Die [...] Grundbesitzer und die mit ihren Ehemännern in Gütergemeinschaft lebenden Ehefrauen werden daher hiermit veranlasst mitsammen am Dienstage den 29. August vormittags 11 Uhr im Wirthshause zu Etzenhausen [...] zu erscheinen [...]“¹ Im Januar 1866 wurden die Grundstücksabtretungen beurkundet. Laut Erwerbungsprotokoll wurden in „summa totalis“ 148,72 Tagwerk auf Etzenhausener Gemeindegebiet für den Bau der München-Ingolstädter-Bahn abgetreten. Dies wurde durch das königliche Bezirksamt Dachau am 24. Februar 1866 bestätigt.²



Der Bahnübergang Wotanstraße (Posten 9)

Der Bauabschnitt der München-Ingolstädter-Bahn auf dem Gemeindegebiet von Etzenhausen gehörte zur „Section Dachau. III. Loos“. Auf diesem Abschnitt befanden sich die Überfahrt Nr. 18 (Posten 9) an der Wotanstraße und die Überfahrt Nr. 19 (Posten 10) an der Dachau-Haimhauser-Straße in der Nähe der Leite. Beide Überfahrten waren mit einer sogenannten Schiebschranke ausgestattet. Über den korrigierten Bachverlauf des Webelsbaches wurde die Brücke Nr. XIV erbaut. Darüber hinaus befanden sich auf diesem Bauabschnitt die Durchlässe Nr. XV, XVI und XVII. Die Strecke wurde zunächst eingleisig gebaut. Die Brückenbauwerke wurden jedoch für zwei Gleise trassiert.³ Das königlich bayerische Oberbahnamt Ingolstadt teilte am 1. Oktober 1890 dem Bezirksamt Dachau mit, dass die Bauarbeiten zur Herstellung des Doppelbahngleises in kürzester Zeit in Angriff genommen werden würden.⁴

Auf dem Streckenabschnitt bei Etzenhausen ereigneten sich viele Zwischenfälle und Unglücke, über die auch der Amper-Bote berichtete. So ist beispielsweise von einer Kuh zu lesen, die dem Gütler Heindl am Bahnübergang

auskam und von der Lokomotive eines Schnellzuges erfasst und über den Bahndamm hinunter geschleudert wurde.⁵ Ferner schreibt der Amper-Bote sogar von einer „Selbstmörderstrecke“, nachdem erst ein Liebespaar und kurz darauf ein junger Mann auf dem Streckenabschnitt bei Etzenhausen Selbstmord begangen hatten.⁶

Nächster Halt: „Etzenhausen“?

In einem Schreiben vom 25. Oktober 1928 erbat das Bezirksamt Dachau die Eisenbahndirektion München um eine „wohlwollende Prüfung“ zur Errichtung einer Haltestelle in Etzenhausen. „Bei der letzten Sitzung des Bezirkstages Dachau am 16. Oktober 1928 wurde das Bezirksamt ersucht, die von den Bewohnern der Gemeinde Etzenhausen und Umgebung angestrebte Errichtung eines Haltepunktes in Etzenhausen bei Posten 9 für die Nahpersonenzüge zu unterstützen.“ Begründet wurde die Notwendigkeit einer Haltestelle damit, dass das Siedlungsgebiet Etzenhausen bereits 1.500 Einwohner umfasse, von denen ein großer Teil in München und Allach beschäftigt wäre. Deshalb „könnte mit einer sehr erheblichen Frequenz des angestrebten Haltepunktes gerechnet werden.“ Außerdem sei mit einer „beträchtlichen Steigerung der Bevölkerungszahl“ aufgrund „der in der Gemeinde herrschenden regen Bautätigkeit“ zu rechnen.

Im Antwortschreiben der Reichsbahndirektion München vom 16. Januar 1929 wurde dem Bezirksamt Dachau mitgeteilt, dass der Antrag auf Errichtung eines Haltepunktes in Etzenhausen nicht weiterverfolgt werden würde. Es „stehen vor allem betriebsdienstliche Bedenken“ dem Vorhaben entgegen. „Jede Vermehrung der Haltepunkte auf der stark belegten Strecke München-Röhrmoos erschwert die Aufstellung und die Durchführung des Fahrplans [...]“ Darüber hinaus „genügt das Verkehrsaufkommen auch im Beharrungszustand nicht, um die einmaligen Kosten für die

Errichtung des Haltepunktes (mindestens 12.000 RM) und die laufenden Kosten für das Anhalten der Züge und den Fahrkartenverkäufer zu decken.“⁷

Die Gemeinde Etzenhausen wollte sich jedoch damit nicht zufriedengeben. Am 19./20. Mai 1929 berichtete der Amper-Bote von einer Besprechung beim Gastwirt Burgmeier zwischen den beiden Herren vom Verband der Vorortsgemeinden Dr. Kölbl und Oberinspektor Hofmann aus München, den beiden Bürgermeistern, dem Bezirksvertreter Rhein sowie einigen Gemeinderäten. Dabei erhielten die Etzenhausener Volksvertreter „Richtlinien und Anweisungen für die künftigen Bemühungen zur Erreichung des Zieles, eine Bahnstation zu erhalten“.⁸ Zu diesem Zweck wurde auch von Ottmar Oefner am 18. September 1929 ein Übersichtsplan angefertigt. Alle Anstrengungen für eine eigene Bahnstation in Etzenhausen waren jedoch vergebens, was die nachfolgende Anekdote veranschaulicht.

Erzwungener Halt

Der Zimmerei- und Sägewerksbesitzer Anton Mayer (1837-1899) erkannte schon sehr viel früher die Notwendigkeit einer eigenen Haltestelle für Etzenhausen. Es wird berichtet, dass er bei einer Heimfahrt aus München nicht am Dachauer Bahnhof ausstieg, sondern auf Höhe Etzenhausen die Notbremse zog und den Zug auf diese Weise verließ. Somit dürfte er wohl der einzige Fahrgast der München-Ingolstädter-Bahn gewesen sein, der in den Genuss der (Not-)Haltestelle Etzenhausen kam!

¹ StAM: LRA 131156.

² BayHStA: Verkehrsarchiv 56343.

³ StAM: DB 626 und DB 645.

⁴ StAM: LRA 131155.

⁵ StadtADAH: Amper-Bote vom 30.10.1923.

⁶ StadtADAH: Amper-Bote vom 18.01.1933 und 31.01.1933.

⁷ StAM: LRA 131155.

⁸ StadtADAH: Amper-Bote vom 19./20.05.1929.

DER „BAHNHOF“ KARLSFELD

von Horst Pajung

Beim Bau der Bahnlinie 1867 war noch keine Haltestelle für Karlsfeld vorgesehen. Es gab weit und breit noch keine Besiedelung; lediglich die Distriktstraße von Karlsfeld nach Allach kreuzte die Bahnlinie.

Erst als nach dem zweigleisigen Ausbau 1890/91 neben dem Fernverkehr nach Ingolstadt auch der Vorortverkehr zwischen München und Dachau im Jahr 1896 eingeführt wurde, errichtete man einen Haltepunkt Karlsfeld und nahm ihn mit jeweils sechs Abfahrtszeiten in beide Richtungen in den Fahrplan auf, vorerst noch als Bedarfshaltestelle.¹

Der Haltepunkt lag am Bahnübergang der Distriktstraße und bestand nur aus einem „Warteunterstand mit einem winzigen Wellblechhäuschen, in dem der Stationsvorsteher Steidl die Fahrkarten verkaufte. Davor befand sich auch die Kurbel zum Herablassen der Straßenschranken beim Nahen eines Zuges, denn eben hier überquerte die Distriktstraße Pasing-Dorf Karlsfeld die Geleise.“²

Der Bahnwärter bediente den Haltepunkt von seinem Bahnwärterhaus, einem „kleinen Ziegelhaus etwa hundert Meter weiter am Bahndamm, dort wo die Würm den Bahndamm unterläuft. Ein Blickfang für die Vorbeifahrenden war sein Gärtchen, wo er Gemüse, Obst und Sonnenblumen züchtet. Dort lebte er mit seiner Familie, wobei oftmals auch seine Frau den Dienst versah. Die Hände an der Schürze trocknend, kam sie herbeigelaufen, wenn das Signal den Zug meldete. Der wartete dann, bis sie die Karten geknipst hatte.“³

Mit der Einrichtung der Haltestelle setzte in der Umgebung eine rege Bautätigkeit ein und es entwickelte sich ein eigener Ortsteil. Angefangen mit dem Schloss des Millionenbauers Lorenz Hauser am Würmkanal 1899, folgte der Bau von fünf stattlichen Jugendstilvillen zwischen Würm und Allacher Straße zwischen 1900 und 1905. Im Jahr 1901 baute der Zamdorfer Bauunternehmer Sebastian Mayer eine Bahnhofsgaststätte und seine von der Würm gespeiste Badeanstalt, dessen Badegäste besonders an Wochenenden zu einem großen Teil mit dem Zug anreisten. Auf der westlichen Bahnseite folgte 1909 das Anwesen von Karl Bieringer, das Otto Gathmann, der Vater von Edeltraud Klapproth, 1917 erwarb. Um 1920 ließen sich dann an der heutigen Südenstraße die Familien Kurz, Bogner und Flingelli nieder. Einen weiteren Schub bekam die Besiedelung im Umfeld des Haltepunktes mit der Ansiedlung der Bayernwerk AG, die 1923 eröffnete. Sie brachte eine Vielzahl von Angestellten mit,



Der Bahnhof in Karlsfeld 1935-1938

die mit ihren Familien in werkseigenen Wohnhäusern lebten. Durch den Bau der Badeanstalt bekam der Ortsteil den klangvollen Namen „Bad Karlsfeld“, der auch offiziell in den Adressbüchern und den Sitzungsprotokollen der Gemeinderatssitzungen um 1930 Verwendung fand. (s. dazu S. 40)

Um 1934 wurde, wahrscheinlich im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Strecke München-Dachau, auch der Bahnhof umgebaut. (s. Foto vorherige Seite). Er wirkte immer noch familiär mit seinen Blumenampeln und dem Pumpbrunnen. Der Warteraum war nun mit einem Kanonenöfchen ausgestattet.⁴

Diese Idylle hielt jedoch nicht lange an, denn 1938 begann im Allacher Forst der Bau des BMW-Flugmotorenwerkes, das als rüstungswichtiger Betrieb eingestuft wurde.⁵

Dazu musste auch der Karlsfelder Bahnhof zu einem Güterbahnhof ausgebaut werden. Der Bahnübergang der Landstraße wurde 250 m weiter in Richtung Allach verlegt und das Bahnhofsgebäude abgerissen. Auch die direkt neben der Bahnstrecke liegende Badeanstalt von Bad Karlsfeld, die erst 1934 renoviert und erweitert wurde, fiel dieser Baumaßnahme zum Opfer.

Für den Güterbahnhof wurden auf einer Länge von bis zu 1000 m sechs weitere Gleise, ein Stellwerk und ein Anschlussgleis zum BMW-Werk gebaut. Der Zugang zum nunmehr überdachten Bahnsteig erfolgte von Osten durch eine Unterführung von der Allacher Straße.⁶ Während der Baumaßnahmen ermöglichte eine behelfsmäßige Fußgängerbrücke den Zugang zum Bahnsteig.⁷

Während der letzten zwei Kriegsjahre, als die Produktion der Flugmotoren ihren Höhepunkt erreichte, war der Bahnhof mit Güterzügen stark frequentiert.

Nach dem Krieg nahm die Bedeutung der Haltestelle Karlsfeld immer mehr zu. Zum einen lief der Betrieb im BMW-Werk, das nun unter dem Namen „Karlsfeld Ordnance Depot“ amerikanische Militärfahrzeuge reparierte, fast lückenlos weiter und es mussten täglich bis zu 7000 Mitarbeiter zur Arbeit gebracht werden. Darüber hinaus wohnten mittlerweile mehr als 2000 Menschen in Karlsfeld mit stark steigender Tendenz; zusätzlich lebten weitere 2000 in der BMW-Wohnsiedlung direkt neben dem Bahnhof, die zum Teil nach München oder Dachau zur Arbeit fahren mussten.

Im Jahr 1972, Karlsfelds Einwohnerzahl hatte nun die 12.000er-Marke überschritten, wurde der Vorortverkehr als Linie S2 in das S-Bahn-Netz Münchens integriert und mit einem 20-Minuten-Takt ausgestattet.

Seine bisher letzte große Umgestaltung erlebte der Karlsfelder Bahnhof zwischen 2005 und 2007. Im Zuge des ICE-Streckenausbaus wurden zwei zusätzliche Gleise gebaut, der Bahnsteig verlängert und um etwa 100 m nach Norden verlegt. Es wurde auch eine zweite, nunmehr fahrradtaugliche Unterführung mit Zugang zum Bahnsteig auf Karlsfelder Flur gebaut.⁸

Auf der Strecke nach Dachau entstand 2004 auch eine neue Unterführung für eine Ortsverbindungsstraße nach Karlsfeld West und in die Waldschwaige auf Höhe der Hochstraße. Die Reschenbach-Unterführung wurde 2002 ebenfalls erneuert.

¹ Amperbote vom 2. Mai 1896, Gratisbeilage mit Sommer-Fahrplan, gültig ab 1.5.1896.

² Edeltraud Klapproth: Am Unterlauf der Würm. Fauna Verlag 1991, S. 126.

³ Klapproth, S. 126.

⁴ Klapproth, S. 126.

⁵ Constanze Werner: Kriegswirtschaft und Zwangsarbeit bei BMW. München 2006.

⁶ Luftbild Januar 1937, Hansa Luftbild GmbH, München.

⁷ Klapproth, S. 126.

⁸ Wikipedia, Stichwort „Schnellfahrstrecke Nürnberg-Ingolstadt-München“, Mai 2017.



Detail einer Postkarte von G. Beinrucker mit Bahnhofsrestauration und Bahnhof um 1900

DER BAHNHOF ESTERHOFEN

von Helmut Gröss

Die Bahnstrecke Ingolstadt-München wurde in den Jahren 1866/68 nahe an der kleinen, aus fünf Bauernhöfen bestehenden Ortschaft Esterhofen, vorbeigeführt. Drei- bis Tagwerk (13,15 ha) Felder und Wiesen mussten dafür zum Bahnbau übereignet werden. Die Gemeinden Weichs und Vierkirchen hatten sich gegen eine Trassierung durch ihre Dörfer ausgesprochen, weshalb Esterhofen so im doppelten Sinn des Wortes „zum Zug“ kam. Anfänglich gab es hier nur einen Streckenposten, der die Schranken am Bahnübergang bediente. Eine Unterführung gab es, vermutlich aus Kostengründen, nicht. Drei weitere Bahnübergänge Richtung Petershausen wurden von eigenen Bahnwärterhäusern aus bedient.

Als um 1889 der zweigleisige Ausbau in Planung war, bemühte sich die Gemeinde Vierkirchen um eine Haltestelle in Esterhofen. In einer Statistik von 1874 hieß es

zu Vierkirchen: „Pfarrei mit 1.107 Seelen in 209 Häusern (...). Nächste Eisenbahnstationen Petershausen (1 ¼ Std.) und Röhrmoos (1 Std.)“.

Es war damals beschwerlich zum nächsten Bahnhof zu kommen. So sollen der damalige Bürgermeister Hans Mayr und der „Bräu“ Jakob Mayr mit dreckigen Stiefeln in der Reichsbahn-Direktion vorstellig geworden sein, um den weiten Weg auf schlechter Straße zum Bahnhof nach Röhrmoos zu demonstrieren. Weil sie nicht gleich erfolgreich waren, erzählt man sich, sollen sie bei der Heimfahrt aus Wut darüber in Esterhofen die Notbremse gezogen haben.

Im Sommer 1889 kam es tatsächlich zu einem probeweisen Betrieb einer Haltestelle Esterhofen, dem im Zuge des Gleisausbaues die Einrichtung eines kleinen Bahnhofes folgte.

Der Gastwirt Johann Georg Großmann versprach sich mit dem Bau einer „Bahnhofsrestauration“ ein Geschäft mit der Bewirtung der Reisenden. In seinem Bauantrag begründet er das „Bedürfnis“ u. a. so: „...wäre ein lebhafter Personenverkehr vorherzusehen, da am 1. und 2. Juni 1889 schon 140 Fahrgäste die Züge bestiegen hätten.“ Gegen Ende 1889 wurde das Gasthaus bereits eröffnet.

Dieser Bahnhof bestand mit kleineren, technisch bedingten Änderungen bis zur Einführung der Münchner S-Bahn 1972. Mit dieser Erweiterung des Nahverkehrs verschwand auch eine äußerst unglückliche, unfallträchtige Verkehrssituation, nämlich der beschränkte Bahnübergang, der durch eine Unterführung ersetzt wurde. Für diese sogenannte „Unterfahrt“ hatte die Gemeinde Vierkirchen fast 100 Jahre lang gekämpft.

Im Zuge des Trassenausbaus für die ICE-Strecke wurde auch der Bahnhof abgerissen. Heute wird die im Jahre 1996 umbenannte Haltestelle Vierkirchen-Esterhofen der S2 eingleisig bedient. Auf zwei weiteren Gleisen verläuft der Fernverkehr. Die damalige Umbenennung stieß auf den Widerstand der Bewohner Esterhofens, wie aus einem Flugblatt zu entnehmen ist, auf dem gefordert wurde: „Hände weg von Esterhofen“. Der Widerstand äußerte sich auch dahingehend, dass die alten „Esterhofen-Schilder“, die vorläufig mit Folie „Vierkirchen-Esterhofen“ überklebt worden waren, in einer nächtlichen Aktion abgerissen wurden.

DER BAHNHOF WALPERTSHOFEN UND DIE RESTAURATION HERZOG

von Helmut Gröss

Ähnlich wie in Esterhofen verlief die Entwicklung in Walpertshofen. Einige Jahre nach dem Bahnhof Esterhofen bekam am 15. August 1891 Walpertshofen den Bahnanschluss. Volkstümlich wurde die Bahnstation auch „Schiefhausen“ genannt, weil der Zug aufgrund der überhöhten Kurve schräg stand, was im Winter zu Anfahrproblemen bei den Dampflokomotiven kam. Der „kurvige“ Streckenverlauf, der den Ort Unterweilbach weit umfuhr, kam folgendermaßen zustande:

Ursprünglich war von Seiten der Bahn nicht an eine Bahnstation Gut Walpertshofen, sondern an eine Station am benachbarten Schloss Unterweilbach gedacht. Der dortige Schlossherr Graf Spreti weigerte sich aber, Grund und Boden zu verkaufen, mit dem Argument: „Erstens fahren dann meine Bediensteten ständig nach München und geben ihr Geld aus, und zweitens kommt dann das ganze Gschwerl (Gesindel) aus der Stadt zu uns heraus!“, soll er gesagt haben.

Das sah der Gutsbesitzer Ökonomierat Johann B. Westermayr anders. Er befürwortete den Bau einer Station, gab Grund und Boden dafür her und holte die Station auf diese Weise nach Walpertshofen. Seine Bedingung war, dass die Station „Walpertshofen“ und nicht „Hebertshausen“ heißen sollte. Sein Sohn Benno ließ an der hofeigenen Kapelle später dafür extra eine Tafel anbringen, die dem „Errichter der Bahnstation Walpertshofen“ gewidmet war.

Als der erste Zug in Walpertshofen planmäßig halten musste, versammelten sich mehrere Honoratioren, darunter Ökonomierat Westermayr, der dem Zugführer feierlich eine Goldmünze überreichen wollte. Der aber

raunzte nur mürrisch „Ist es jetzt schon so weit, dass wir an jedem Misthaufen halten müssen?“ und gab das Signal zum Abfahren. Das Festkomitee trat verärgert den Rückzug an und die Goldmünze blieb in Familienbesitz.

Der „Amperbote“ berichtete am 8. August 1891: „Eröffnung des Bahnhofs Walpertshofen. Am Samstag den 15. August l. Js. wird die Haltestelle Walpertshofen zwischen Dachau und Röhrmoos für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden eröffnet.“ Die Personenzüge kommen nach Walpertshofen von Röhrmoos um 5.39, 8.48, 1.15, 3.56, 5.45 und 12.21 Uhr und von Dachau um 6.27, 11.06, 1.31, 2.40, 5.28 und 8.08 Uhr.

Weiter wird am 27. Februar 1892 berichtet, dass auch Kleinvieh zur Verladung angenommen wird, das jedoch einen Tag vorher angemeldet werden müsse. Am 4. August 1892 wurde das zweite Gleis in Betrieb genommen. Im April 1909 wurde der unbeschränkte Güterverkehr aufgenommen.

Um 1909 entstand wie in Esterhofen eine Bahnhofswirtschaft auf Initiative des Hebertshauser Wirtes Anton Herzog, die 1910 auch eine Postagentur erhielt. Die Post wurde ja bereits seit längerem mit der Bahn transportiert. Die Postsäcke wurden von den jeweiligen „Posthaltern“ zu einem bestimmten Postzug gebracht, oder die Postkunden warfen sie in einen Briefschlitz am Postwagen.

Der Gütertransport auf der Bahn eröffnete ganz neue Möglichkeiten. Wenn es Verladeeinrichtun-

gen am Bahnhof gab, wie in Petershausen oder Röhrmoos, konnten auch sperrige oder schwere Güter transportiert werden. So kam z. B. Grieskohle, also Kohlegranulat von Penzberg oder Peissenberg nach Röhrmoos, wo es abgeholt wurde, um in den um 1890 entstandenen Ziegeleien zum Brennen der Ziegel verwendet zu werden. Auch die Milchlieferungen der Dachauer Bauern nach München per Bahn brachten große Vorteile.

Im Zuge der Ertüchtigung für den ICE-Fernverkehr wurde die gesamte Trasse zwischen Röhrmoos und Dachau verändert, der Ort Unterweilbach wird jetzt östlich umfahren. Dazu wurde auch das Bahnhofsgebäude abgebrochen und ein neuer Bahnsteig für den S-Bahn-Verkehr errichtet. Eine Unterführung ersetzt den beschränkten Bahnübergang. Seitdem heißt die Haltestelle der S-Bahn „Hebertshausen“, wie einstmals geplant.



Ausschnitt aus einer Postkarte: der Bahnhof Walpertshofen und die Gaststätte Anton Herzog um 1910.

DER BAHNHOF IN RÖHRMOOS

von Helmuth Rumrich/ Franz Thaler

Der Ort „Röhrmoos Dorf“ wird in einer Schenkungsurkunde im Jahr 774 erstmals urkundlich als „roraga mussea“ erwähnt. Der Ortsteil „Röhrmoos Station“ entstand aber erst mit dem Bau der Eisenbahnstrecke München-Ingolstadt. Das Gelände, auf dem sich heute „Röhrmoos Station“ befindet, war vor Beginn des Eisenbahnbaues (1864-1867) unbewohntes bewaldetes Gebiet.

Der Wald erstreckte sich vom heutigen Sportheim südlich vorbei an Kleininzemoos bis nach Röhrmoos-Dorf. Zunächst erwarb die Eisenbahn Gelände und schlug zur Errichtung der geplanten Bahnlinie in den Wald eine Schneise in Nord-Süd Richtung. Bei diesen Arbeiten entdeckte man zufällig den Backenzahn eines Europäischen Waldelefanten (126. 000 bis 115. 000 v. Chr.). Der Aushub dieser Schneise zwischen Walpertshofen und Schillhofen war für damalige Verhältnisse eine großartige technische Leistung, da man keine modernen Maschi-

nen wie heute hatte. Die meiste Arbeit musste man mit Schaufel und Schubkarren vollbringen. Der Erdaushub aus dieser Schneise wurde zum Bahndammbau bei Schillhofen und Riedenzhofen verwendet. Der Bahndamm musste aufgrund der moorigen und sumpfigen Böden des Schillhofener und Riedenzhofener Moores relativ hoch aufgeschüttet werden.

Der erste Siedler in Röhrmoos war Josef Palmberger, der um 1867 vom „Zinsmeisterbauer“ Märkl bewaldetes Gebiet kaufte, das er rodete und darauf nach und nach eine Landwirtschaft, ein Gasthaus mit Metzgerei und ein Fuhrunternehmen aufbaute, mit dem er Kurgäste zur „Doktorbäuerin“ Amalie Hohenester nach Mariabrunn und auch zurück zur neuen Bahnstation Röhrmoos brachte. Die nächsten Anwesen entstanden ab 1868 auf einem Areal, das die Händler-, Krämer- und Maurereheleute Bücherl aus Eichhofen in der Nähe der neuen Bahnlinie ab 1868 kauften und an auswärtige Siedler verkauften. Diese kamen in der Hoffnung, Arbeit bei der Bahn zu finden, was allerdings nicht allen gelang. Viele verschuldeten sich und lebten in bitterer Armut. Die finanziell etwas besser gestellte Bevölkerung von „Röhrmoos-Dorf“ nannte die Neue Siedlung deshalb „Elend“. „Elend“ bedeutete so viel wie die „Neuen“, aber auch die „Armen“. Diese Bezeichnung war auch um 1950 noch im regen Gebrauch. Georg Bücherl hingegen konnte sein Unternehmen ausbauen, war zudem in der Landwirtschaft tätig und besaß des weiteren ein Gasthaus, eine Metzgerei, eine Zieglelei und ein Sägewerk.

Bis etwa 1901 verlief die Kreisstraße unmittelbar vor dem Gasthaus Palmberger/Weinsteiger höhengleich über das Bahngleis, dann wurde die Unterführung gebaut, welche 1984 durch einen Neubau ersetzt wurde. Um 1973 wurde das Wirtshaus Weinsteiniger geschlossen und abgerissen.

Der Bahnhof Röhrmoos wurde etwa 1884 erbaut. Für die Schrankenwärter gab es im Gemeindebereich Röhrmoos vier Bahnwärterhäuschen: „Heckenhofer“ ca. 1 km südlich von Schillhofen, Dillitz bei Schillhofen, eines unmittelbar beim Palmberger/Weinsteiger und in Riedenzhofen. Das letzte Bahnwärterhäuschen, das sogenannte „Dillitzhaus“, wurde ca. 1965 abgebrochen.

Röhrmoos war eine Ausweichstelle für Züge. Langsam fahrende Züge mussten auf ein Ausweichgleis, wenn sich ein Schnellzug näherte. Auch bei Gegenverkehr wurde ein Zug auf das Ausweichgleis geleitet. Am 7. Juli 1889 kam es auf diesem Ausweichgleis zu einem furchtbaren Unglück. (s. dazu S. 42). Insgesamt sind in Röhrmoos noch zwei weitere Zugunglücke bekannt, bei denen glücklicherweise niemand ums Leben kam.

1959 wurde die Bahnstrecke elektrifiziert und 1972 wurde Röhrmoos zur S-Bahn-Station.

Schon nach dem ersten Weltkrieg, vor allem aber nach dem 2. Weltkrieg und nach der Währungsreform 1948 entstanden in Röhrmoos-Station viele Neubauten. Durch die Bebauung des „Stögenfeldes“ sind die „Röhrmoos Station“ und das „Röhrmoos Dorf“ ab etwa 1985 mehr und mehr zusammengewachsen. Im Jahr 2005 wurde das Bahnhofsgebäude in Röhrmoos wegen schlechter Fundamente abgerissen. Es bestand durch den nahen Gleisverlauf nach dem Ausbau der Bahnstrecke zum ICE-Betrieb Einsturzgefahr.

Weitere Informationen zur Geschichte der Gemeinde Röhrmoos bieten die Röhrmooser Heimatblätter, die seit 1996 jährlich erscheinen. Herausgeber ist der Förderverein Röhrmooser Heimatblätter e.V.



Die Bahnstation um 1900

DER BAHNHOF PETERSHAUSEN

von Lydia Thiel

Nachdem die Entscheidung für die Streckenführung über Petershausen gefällt worden war (s. dazu auch den Beitrag von Andreas Sauer ab S. 7) wurde auch mit dem Bau der Trasse in Petershausen begonnen. Hier galt es zahlreiche Hindernisse zu beseitigen. So traf man bei Obermarbach auf extreme Höhenunterschiede, die ausgeglichen werden mussten. Zwischen Asbach und Petershausen wurde die „Eiserne Brücke“ mit einer Weite von 23,30 Meter über die Glonn gebaut. Überführungen der Eisenbahn über Straßen wurden in Asbach und in der heutigen Jetzendorfer Straße in Petershausen und in Obermarbach erstellt.

Das Bahnhofsgebäude

Das Bahnhofsgebäude wurde in der Zeit zwischen 1864 und 1867 außerhalb des Ortskerns erbaut. Damals endete das Dorf schon am Pertrichplatz; die heutige Bahnhofstraße existierte nicht. Im Hauptgebäude mit dem Vorplatz und einer repräsentativen Treppe gab es drei Wartesäle für die I. II. und III. Klasse sowie Räume für den Bahnhofsvorsteher. Zur weiteren Einrichtung gehörten eine Waage, eine Laderampe, eine Ladehalle, ein Lagerschuppen für Maschinen und eine Holzlege. Für die Passagiere gab es einen Abort in einem Nebengebäude und sogar eine kleine parkähnliche Grünanlage. Im Bahnhofsbereich befanden sich zwei Ausweichgleise. Der Zugang zum Bahnhof erfolgte über die heutige Lagerhausstraße. Das Bahnhofsgebäude und auch die Nebengebäude waren aus Backstein. Heute ist der Bahnhof verputzt. Das Baumaterial steht mit Sicherheit mit dem Bau der Ziegelei am Höckhof in Verbindung. 1865 reichte der damalige Landwirt Georg Daurer bei der Gemeindeverwaltung in Kollbach ein Baugesuch auf Errichtung einer Ziegelbrennerei mit Trockenstadel ein.

Nach der öffentlichen Bekanntmachung durch den Gemeindevorsteher und einer Ortsbesichtigung wurde sie noch im selben Jahr errichtet. Die heutigen Weiher am Höckhof waren die Lehmgruben für die Ziegelei. Für die Arbeiter entstanden einige Häuser am Wendelstein. Es ist anzunehmen, dass auch am Standort der späteren Ziegelei Schneider Ziegel hergestellt wurden. Es wurde dort von Ludwig Mooseder aus Ebersbach 1868 ein Wohnhaus errichtet, das damals außerhalb des Ortes lag.

Die Poststation

Wie andernorts auch wurde im Bahnhofsgebäude eine Poststation eingerichtet. Vierzehn Tage vor der Eröffnung der Eisenbahnstation nahm die Post- und Bahnexpedition am 1. November 1867 ihren Dienst auf. Den Postbetrieb hatten die Bahnbeamten mit zu versehen. Der erste Post- und Bahnexpeditor war Johann Baptist Schmidt aus Thalham. Zur Entwertung der „Francomarken“, wie die seit 1849 eingeführten Briefmarken zunächst hießen, verwendete die Expedition in Petershausen einen sogenannten offenen Mühlradstempel mit der Ordnungsnummer 902.

Am 1. Oktober 1931 wurde in Petershausen der Bahn- und Postbetrieb getrennt und eine eigene Postagentur eingerichtet. Mit der Eröffnung der Postexpedition in Petershausen wurden schon bald danach die Postgüter von und bis Petershausen ausschließlich mit der Bahn befördert. Die umliegenden Orte mussten jedoch durch Pferdepostkutschen versorgt werden. An der Südseite des Bahnhofplatzes waren die Pferde der Postexpedition untergebracht.

Im Bahnhof richtete die Post für die Allgemeinheit eine gemeindliche öffentliche Fernsprechstelle ein, wo man rund um die Uhr nach Aichach, Dachau, Freising und

Pfaffenhofen verbunden werden konnte. Es wurden auch Gespräche entgegengenommen und die Nachricht an die betreffenden Personen übermittelt.

Die Bahn im zweiten Weltkrieg

Seit 1939 gibt es Münchner Vorortzüge mit der Endstation Petershausen. Während des Zweiten Weltkriegs waren es jedoch nie mehr als zwei Züge am Tag. Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs wurde auch der Bahnverkehr zunehmend in Mitleidenschaft gezogen. Ab dem 22. April 1945 wurde der Zugverkehr wegen der drohenden Fliegerangriffe auf die Nachtzeiten beschränkt. Während der Wochen vor der Kapitulation war die Strecke zeitweise völlig lahmgelegt. Einmal schlugen drei Fliegerbomben in der Nähe der Glonnbrücke bei Asbach ein. Dabei wurden die Gleisanlagen auf 50 Meter aufgerissen, sodass drei Tage lang keine Züge verkehren konnten. Bei dem Fliegerangriff, der am 25. April 1945 die Ziegelei Schneider zerstörte, wurde auch der Bahnhof Petershausen in erheblichem Maße beschädigt. Gleisanlagen und Gebäude wurden stark in Mitleidenschaft gezogen – darunter auch die Toilettenanlage, die erst 1949 wiederaufgebaut wurde.

Nach Kriegsende 1945 fungierten als Zubringer zum Bahnhof einige Autobuslinien, die die Menschen aus Kollbach, Hohenkammer und Jetzendorf zum Bahnhof brachten.

Entwicklung bis heute

Die Elektrifizierung der Strecke Dachau-Reichertshausen wurde erst 1959 vollendet. Der erste elektrisch betriebene Zug passierte Petershausen am 22. Mai 1960. Petershausen kam durch den Bahnbau erstmals intensiv mit der industriellen Revolution in Berührung. An der Bahnlinie entstanden eine Reihe von Industrie- und

Gewerbebetrieben. Bis zur Jahrhundertwende siedelten sich viele neue Betriebe entlang der heutigen Bahnhofstraße und der Lagerhausstraße an, wo zugleich Wohnhäuser errichtet wurden. Insgesamt haben der Bahnhof und die Gleisführung die Entwicklung des Ortes Petershausen nach Nord-Osten vorausbestimmt. Für die Gewerbebetriebe in der Nähe des Bahnhofs wurde später ein eigenes Industriegleis eingerichtet.

Noch Jahrzehnte später konnte man am Dialekt den Unterschied zwischen dem alten Dorfkern und dem Bahnhofsviertel, das sich ab dem 19. Jahrhundert entwickelte und den stärkeren Einfluss der Großstadt München erkennen. Man sprach dort städtisch-kultiviertes Bayerisch. ■

Der Aufsatz basiert auf den Forschungen zur Chronik der Gemeinde Petershausen. Lydia Thiel und Elisabeth Mecking: Chronik der Gemeinde Petershausen. 4 Bde. Petershausen 2000.



Der Bahnhof in den 50er Jahren.



Bilder erzählen Geschichte(n)

Die Badeanstalt in „Bad Karlsfeld“ von Horst Pajung

Detail aus einer Postkarte:
Die Bahnhofsgaststätte Irber mit Biergarten um 1930

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eröffneten, dem Zeitgeist folgend, eine Vielzahl von Flussbädern an der Würm. Auch auf Augustenfelder Flur baute der Zamdorfer Bauunternehmer Sebastian Maier an der Grenze zu Allach im Jahr 1901 eine Badeanstalt.

Der Zeitpunkt für die Eröffnung eines Bads war sicher gut gewählt, denn seit 1896 gab es in der Nähe eine Bahnhaltestelle und es entstand im Umfeld eine kleine Ansiedlung. So ist der Werdegang beider Einrichtungen eng miteinander verknüpft. Das Bad wäre wohl nicht entstanden, wenn es keine Haltestelle gegeben hätte. Und die Badeanstalt sorgte besonders an den Wochenenden mit seinen Ausflugsgästen für die rege Nutzung der Haltestelle.

Zu dem Bad gehörte ein Gasthaus mit Biergarten, das auch als Bahnhofsgaststätte diente.

Sebastian Maier selbst hatte nicht viel Glück mit seinem Investment, denn schon ein Jahr später musste er Insolvenz anmelden. Aus der Konkursmasse ersteigerte Georg Hammerschmid im Jahr 1902 die Badeanstalt und die Bahnhofsgaststätte.

Nach 1918 kaufte Therese Reis die Anlage und betrieb sie bis 1925.¹ In dieser Zeit wurde offensichtlich wenig für den Erhalt des Schwimmbades getan, denn als der neue Eigentümer Michael Irber 1926 das Bad übernahm, befanden sich Schwimmbecken, Umkleidekabinen und

Toiletten bei der Ortsbegehung durch den Wachtmeister Röttner in einem derart desolaten Zustand, dass das Bezirksamt die Schließung des Bades androhte.² Auch wurde beanstandet, dass Umkleidekabinen an Personen beiderlei Geschlechts vergeben werden, ohne darauf zu achten, dass die Kabineninhaber verheiratet sind.

Im darauf folgenden Jahr waren die baulichen Mängel offensichtlich beseitigt und es gab keinerlei Beanstandungen. Bezüglich Sitte und Moral zog sich der Streit mit dem Bezirksamt noch eine Weile hin, bis Irber schließlich die sogenannten „Familienkabinen“ in „Männer“- und „Frauenkabinen“ umwidmete. Sein zwischenzeitlicher Kompromiss, Ehepaare an Hand ihrer Eheringe zu überprüfen, war amtlicherseits nicht akzeptiert worden.³

Der Badebetrieb wurde von der Bahnhofsgaststätte aus überwacht. Damit das Bad von allen Seiten her erreichbar war, führten zwei hölzerne Stege über die Würm. Bis zu 100 Personen tummelten sich im Sommer in dem 50 x 12 m großen, bis zu 1,5 m tiefen Bassin. Dieses wurde über eine Rohrleitung, die stromaufwärts Wasser aus der Würm ausleitete, dem Schwimmbecken zuführte und stromabwärts wieder einleitete, versorgt. Das Wasser wurde einmal pro Woche ausgetauscht, was aber nicht immer funktionierte, wenn der Vorfluter zu viel Wasser führte.

Leider passierten auch immer wieder Unfälle, wenn „Mutige“ von den über drei Meter hohen Kabinendächern in das etwa 1 m tiefe Wasser sprangen. Das Bezirksamt Dachau verpflichtete daraufhin den Betreiber, mit einem Hinweisschild auf die „Gefahr des Herunterspringens von den Dächern“ aufmerksam zu machen.

Die Karlsfelder Malerin Edeltraud Klapproth, die nur 200 m entfernt wohnte, erinnerte sich besonders an die Bade Gäste von außerhalb:

„Das Bad war eine große Anlage mit weitem Schwimmbecken und darum gelegenen Badekabinen, Liegewiese und einem schönen kastanienbestandenen Biergarten. Sonntags entleerten die Vorortzüge von München dort wahre Völkermassen badehungriger Gäste. Wir hörten den fröhlichen Lärm der Badeanstalt dann bis zu uns herüber in den Garten.“⁴

1934 erweiterte Michael Irber das Bad, indem er einen über 170 m langen Abschnitt der Würm von der Eisenbahnbrücke bis zum alten Bad zusätzlich zum Schwimmbecken ausbaute. Die Beckenränder und das Flussbett wurden betoniert; das neue Becken erhielt eine Breite von 6 m und eine Tiefe von 1,20 m.⁵

In der Pasinger Tageszeitung „Würmtalbote“ wurde 1935 in Pasing und Umgebung für einen Badeausflug nach „Bad Karlsfeld“ geworben. Man könne das Bad in nur 17 Minuten mit dem Vorortzug für billiges Geld erreichen. Vom Landungsbahnhof Bad Karlsfeld habe man bereits die ganze Anlage vor sich, zu welcher der ausgedehnte Allacher Forst den für das Auge wohltuenden Hintergrund abgab.⁶

Als man 1938 die Haltestelle Karlsfeld zum Güterbahnhof für das BMW-Werk im Allacher Forst ausbaute, musste das Bad schließen. Schwimmbecken und Liegewiese waren der Erweiterung des Bahnhofs nach Osten mit dem Bau von sechs weiteren Gleisen im Weg. Außerdem war mit dem Betrieb der Güterzüge in unmittelbarer Nachbarschaft die ländliche Idylle endgültig vorüber. ■

¹ Bayerisches Staatsarchiv München, LRA 130165.

² Bayerisches Staatsarchiv München, LRA 130166.

³ Bayerisches Staatsarchiv München, LRA 130166.

⁴ Edeltraud Klapproth, Am Unterlauf der Würm, Fauna Verlag, Karlsfeld, 1991.

⁵ Amperbote, 30. Mai 1934.

⁶ Würmtalbote vom 13./14. Juli 1935, Monacensia, München.

DIE FALSCHEN WEICHEN GESTELLT: DAS EISENBAHNLÜCK IN RÖHRMOOS 1889

von Norbert Göttler

Dass die „gute alte Zeit“ auch im Zeitalter der Königlich Bayerischen Eisenbahn alles andere als gemütlich und risikolos war, belegen Meldungen über ein Eisenbahnunglück, das sich im Juli 1889 bei Röhrmoos ereignet hatte. Es prallten dort ein Schnellzug und ein Personenzug aufeinander, beide Züge entgleisten und hinterließen ein Bild der Verwüstung. Die Ursache dafür war, dass der Weichenwärter vergessen hatte, die Weiche zum Sackgleis zu schließen.¹ Neun Passagiere konnten nurmehr tot geborgen werden, zahlreiche wurden verletzt. Viele der Betroffenen waren auf dem Weg zur Primiz des Ampermochinger Lehrersohnes Ludwig Merk. Da die Toten kaum äußere Verletzungen aufwiesen, vermutete Bezirksarzt Dr. Heinrich Engert, der mit dem Pferdefuhr-

werk zur Unfallstelle geeilt war, „sofortige Gehirnblähung“ als Todesursache.

Um künftige Unfälle zu vermeiden, wurde unter anderem in der Presse gefordert: „In der Eisenbahnwelt ist es eine längst anerkannte Tatsache, daß es nur ein Mittel hiezu gibt: „die zentrale Weichen- und Signalstellung.“ (...) Dieselbe ist zu solcher Vollendung gelangt, daß dadurch jede falsche Weichenstellung vollständig ausgeschlossen ist. Sie gipfelt in der Hauptsache darin, daß Weichen und Signale in einem Abhängigkeitsverhältnis sich befinden, und ein Signal erst dann gezogen werden kann, wenn die hiezu gehörige Weiche richtig steht.“²

Der Unfall schien den zahlreichen Kritikern Recht zu geben, die in der neuen Eisenbahntechnik unübersehbare Risiken für Passagiere und Anwohner sehen wollten. So gab es medizinische Gutachten, die behaupteten, der Mensch würde bei Geschwindigkeiten über 30 km/h in den Wahnsinn getrieben. Andere fürchteten, ihre Milchkühe würden beim Anblick der vorüberfahrenden Dampftrösler unfruchtbar. 1877 legten Unbekannte bei Petershausen gar Hopfenstangen über die Eisenbahntrasse und verursachten mehrere Notbremsungen. Tatsächlich kam es in den Anfangsjahren der Eisenbahn auch im Bezirk Dachau zu einer Reihe von Unfällen. Pferde scheuten, Kühe wurden gerammt und nicht selten stand in der Presse zu lesen, dass wie-

der ein Passagier aus Unachtsamkeit aus einem der Waggons gefallen war.

Trotz allem ließ sich der Siegeszug der neuen Technik nicht aufhalten. Nachdem 1867 die Linie München-Ingolstadt mit den Stationen Dachau, Röhrmoos und Petershausen eröffnet worden war, nahm die Beliebtheit des neuen Verkehrsmittels dermaßen zu, dass man bereits 1889 zwei weitere Stationen – Walpertshofen und Esterhofen – errichtete und 1897 ein „Bürger-Comité“ gründete, das sich die Planung der Linie Dachau-Altomünster auf die Fahnen schrieb. Bis der erste Zug aus Dachau allerdings in Altomünster einfuhr, sollten noch sechzehn Jahre vergehen. Im „Ruepp“ schreibt Ludwig Thoma bissig: „Die Eisenbahn macht von Schwabhausen einen langen Umweg, um den altberühmten Markt Indersdorf nicht auf der Seite liegen zu lassen. Die Bedeutung des Ortes kommt jedem Fahrgast zum Bewusstsein, wenn der Zug dort dreimal so lange hält, wie auf den kleinen Stationen [...]. Endlich trägt der Zug dazu bei, den fernen Markt Altomünster mit der Welt zu verbinden, von der er so lange abgeschieden gewesen war!“

Das Zugunglück von Röhrmoos war der Anlass zur Gründung einer freiwilligen Sanitätskolonne, um Verunglückten und Kranken schnell Hilfe leisten zu können. Die Gründungsmitglieder waren zwölf beherzte und tatkräftige Dachauer Handwerker und Papierfabrik-Beamte, darunter der Maurermeister Josef Reischl, der Rotgerbermeister Xaver Rößler und der Lebzelter Xaver Altherr. Der Buchdruckereibesitzer und Verleger Franz Mondrion wurde zum ersten Kolonnenführer ernannt. Die Erste-Hilfe-Ausbildung der ehrenamtlichen Rotkreuzler übernahm der Bezirksarzt Dr. Heinrich Engert.³ ■

¹ Allgemeine Zeitung, Montag, 8. Juli 1889 Nr. 187 Morgenblatt : „Nachschrift. Wie verlautet, ist die falsche Weichenstellung darauf zurückzuführen, daß vergessen worden war, die Weiche zum Sackgleise geschlossen zu halten.“

² Allgemeine Zeitung, Freitag, 12. Juli 1889 Nr. 191 Morgenblatt

³ zitiert nach Dachauer Nachrichten vom 23. September 2014, Nr. 219:

Das Zugunglück vor 125 Jahren. Todesursache „sofortige Gehirnblähung“.

DER TEUFEL UND DIE EISENBAHN

von Franz Schaehle

Das neue Verkehrsmittel, das Rauch und Feuer spuckte, war den Röhrmooser Bauern damals nicht ganz geheuer, wie auch eine überlieferte Sage aus dem Gemeindegebiet deutlich macht:



Zeichnung von Adalbert R. Bartek

„Besonders hübsch ist es, dass der Teufel auch den modernen Verkehrsmitteln nicht aus dem Wege geht. So lässt er in der dunklen Nacht feuerspeiende Dampflokomotiven mit ihren Waggons durch das Röhrmooser Gemeindegebiet keuchen! Wer da unerschrocken bleibt, dem schenkt der Teufel bisweilen einen Sack voll Gold. Nur wer ausreißt, den holt er sich! Glaubten doch die alten Röhrmooser allen Ernstes, im Kessel der Lokomotive sitze der Leibhaftige und nur die Quaste seines Schwanzes rage unten heraus. Auf diesem trete der Heizer im Takt, während der Teufel selbst durch sein zischendes, dampfendes Pusten den Zug in Bewegung setze!“ ■

Quelle: Studienrat a.D. Franz Schaehle, Dachauer Aberglaube. In: Altheimatland vom 13. März 1927, Nr.50, 3.Jg., Seite 199.



Das Zugunglück in einem zeitgenössischen Holzstich von G. Franz

DAS KAISERMANÖVER IN RÖHRMOOS 1891

von Helmuth Rumrich und Franz Thaler

Kaisermanöver

Beim sogenannten „Kaisermanöver“ handelt es sich um ein Militärmanöver, das in Gegenwart des Kaisers im Deutschen Reich jedes Jahr abgehalten wurde. Es diente nicht nur der militärischen Übung, sondern auch der Machtdemonstration des Kaiserreiches, weshalb diese Art der Wehrübung nicht unumstritten war.

Warum wurde Röhrmoos dafür ausgewählt? Im Gemeindegebiet Röhrmoos vernichtete im Sommer 1891 ein schlimmes Unwetter die gesamten Felder. Die Bauern standen ohne Ernte und Saatgut für das nächste Jahr da. So entschloss sich Prinzregent Luitpold, das Manöver mit Kaiser Wilhelm II hier abzuhalten und den Bauern eine Entschädigung für die durch das Manöver zertrampelten Felder zu bezahlen. Ein weiterer Grund war, dass Röhrmoos einen Bahnhof hatte, zu dem man die Soldaten und Gerätschaften transportieren konnte. So wurden in Röhrmoos zwei bayerische Armeekorps, eine Kavalleriedivision und eine Luftschifferabteilung einschließlich Offizieren und Leutnants untergebracht und dort auch verpflegt. Ab Anfang August errichtete man deshalb in Röhrmoos eine „improvisierte Baracken- und Zeltlagerstadt“ (so der Amper-Bote vom 8. August 1891) einschließlich Manövermagazin mit Feldbäckerei und -schlachtereier. Die umliegenden Gastwirte hatten für die Versorgung der Offiziere zu sorgen, die Bauern wurden zu harten Spanndiensten herangezogen.

„Wir haben damals zwölf Soldaten auf dem Hof gehabt, und in der ganzen Gegend ist's so zugegangen“, schilderte 1971 Maria Katzl, letzte, inzwischen verstorbene, Röhrmooser Augenzeugin. „Die großen Madeln haben mit raus müssen zum Mitarbeiten. Wir haben denen ja

auch das Essen bringen müssen“, erinnerte sich Frau Katzl. Flurschäden, unzählige Soldaten und harte Arbeit – das waren die Folgen des Manövers.

Der Kaiser kommt

Ein Höhepunkt war die Ankunft des Kaisers höchstpersönlich, wie die Neuesten Nachrichten am 10. September schrieben: „Röhrmoos, 10. Sept. Vorm. 10 Uhr. Der Kaiser, der Prinz-Regent und Prinz Ludwig sind mit Generalfeldmarschall Blumenthal und dem übrigen Gefolge soeben hier eingetroffen, begrüßt vom Bezirksamtman von Dachau, dem Kammerherrn Grafen Spreti, dem Veteranenverein, der Gemeindevertretung und der Schuljugend von Röhrmoos. Von Mädchen wurden den hohen Herren Bouquets überreicht. Ein Sohn des Grafen Spreti trug ein Begrüßungsgedicht vor.“

Es folgte nun eine Kutschfahrt vom Bahnhof Röhrmoos nach Röhrmoos Dorf. „Bei unserem Haus hat er angehalten, weil sie warten mussten, bis die anderen nachgekommen sind, bis die Rösser ihr Wasser gekriegt haben“, erzählte Maria Katzl: „Eine solche Hitze war ja damals ...“

Das Wasser für die Pferde bekam man damals übrigens aus dem Löschweiher gegenüber vom Hagn-Wirt. Da nun bei der Kutschfahrt zur Manövergegend bei Biberbach ein wenig Verzögerung entstand, stieg der Kaiser aus und wollte einmal sehen, wie seine Untertanen lebten. Spontan und höflich verlangte er Einlass beim Nachbarn von den Katzls, beim Geiger.

Der Kaiser beim Geiger

Die Geigers bewohnten damals noch, wie die meisten Röhrmooser, ein Holzhaus. Die armen Leute vom Geiger-Haus waren vom Auftreten des hohen Herren geblendet. Nicht, dass der Mann, der da plötzlich im Garten vor ihrem alten Blockhaus stand, durch eine stattliche Figur oder machtvolles Wesen die Röhrmooser Familie beeindruckt hätte – seine große leichtfüßige Gestalt, die blonden Haare, die grauen Augen und das formelle Gesicht, auf dem sich neben einem pomadigen Zwirbelbart leichte Ansätze eines Vollbartes zeigten, wirkten nicht eben majestätisch. Nein, seine ganze Erscheinung ließ den Atem der armen Leute stocken, das Funkeln der Knöpfe an seiner blauen Uniform, das Blitzen der goldenen Spitzen der Pickelhaube, die bunt leuchtenden Orden am Revers hypnotisierten die Röhrmooser. „Jessas, der Kaiser ...“, stammelte die Mutter von Maria Katzl und sank halb ohnmächtig, halb ehrfürchtig in die Knie.

Wie in Trance nahmen die einfachen Leute kaum die Offiziere und die hohen Herrschaften, darunter Prinzregent Luitpold wahr, die sich um Wilhelm II, Kaiser der Deutschen, beim Geiger in Röhrmoos versammelten. Der Familienvater reagierte am schnellsten, nahm den Krug vom Fensterbrett und gab Seiner Majestät gestöckelte Milch zum Essen. Mit einem Lächeln, halb gütig, halb



Detail aus einer Ehrentafel beim „Bast“ in Arzbach von 1891

zynisch, dankte der Kaiser und wandte sich schon wieder zum Gehen. Vielleicht nur eine oder zwei Minuten mag das gedauert haben, doch niemals wollten die Röhrmooser Armen diesen 10. September 1891 vergessen, an dem Kaiser Wilhelm II, Kaiser der Deutschen, bei ihnen im Dorf war.

Die Kaiserstraße

Danach ging die Kutschfahrt des Kaisers mit seinen Begleitern aber weiter nach Schönbrunn, über die Kaiserstraße, die damals extra für den Kaiser gebaut worden war, damit er schnell von Röhrmoos zu seinem Beobachtungsposten für das Manöver kam. Bis heute trägt die Straße diesen Namen.

Schaulustige

Die Menschen schien die Hitze nicht zu stören. Für ihren Kaiser und zum friedlichen Kriegsspektakel waren die „Schlachtenbummler“ zu Tausenden nach Röhrmoos gekommen. Seit Wochen gaben die Zeitungen Tipps zur besten Beobachtung der Waffenhandlungen: „Es empfiehlt sich, hinter den Truppen zum Manöver anzumarschieren (...), es wird damit nichts versäumt werden“, riet der Amper-Bote. „In der Nähe des Manövers kann niemand auf Unterkunft hoffen, da der letzte Winkel mit Einquartierung belegt ist.“ Die Münchner Neuesten Nachrichten berichteten: „Schon von drei Uhr früh an brachten Sonderzüge (...) viele Hunderte von Neugierigen nach Röhrmoos.“ Feldstecher waren der Verkaufsschlager. Das Dachauer Textilgeschäft Trinkgeld hoffte gar, „Bettdecken, Betttücher und Strohsackzeug zum Manöver“ abzusetzen. Das Schauspiel, das die beiden Armeekorps in Angriffsübungen lieferten, der Beobachtungsballon über Schönbrunn und der kaiserliche Prunk faszinierten die Besucher und ließen sie über Makel am Glanz hinwegsehen. So fragte niemand nach den merkwürdigen Gräben, die ausgehoben wurden, damit die Hoheiten leichter aufs Pferd steigen konnten.

„Nicht im geringsten war zu bemerken, dass allenfalls der Kaiser schwer aufgestiegen wäre“, konstatierte das oben genannte Münchner Nachrichtenblatt. Dass Wilhelm wegen eines verkrüppelten linken Armes Schwierigkeiten beim Aufsitzen hatte, durfte natürlich nicht publik werden. Statt dessen war man stolz auf des Kaisers Worte an den Prinzregenten: „Ich beglückwünsche Dich zu dieser Armee!“

Der nackte Kaiser

Als der Kaiser während des Manövers im Gasthof Hagn wohnte, soll sich in der Tür zu seinem Schlafgemach ein Astloch befunden haben. Eine Magd, die beim Hagn Dienst tat, hat es sich nicht verkneifen können, den geliebten Kaiser ganz nah und allein zu betrachten. Doch als sie heimlich und in einem unbeobachteten Moment durch das Astloch blickte, schreckte sie mit einem unterdrückten Schrei jäh zurück. Sie hatte nämlich just in dem Augenblick durchs Astloch gelurt, als sich der Kaiser gerade entkleidet hatte und splitternackt im Zimmer stand. Etwas enttäuscht erzählte sie – im Vertrauen – ihrer Freundin, daß der Kaiser eigentlich ganz genauso aussah, wie ein ganz normales Mannsbild! Diese Geschichte mußte die Röhrmooser Bürgerin Maria Katzl zu erzählen.

Am Mittag des 11. September war der Kaiser-Zauber für Röhrmoos vorbei. Wilhelm fuhr im Sonderzug von Röhrmoos aus in den Urlaub. Noch einige Tage lang schwelgten die Gazetten in der Erinnerung an die ruhmreichen Kaisertage, die „wir als unverlierbares Gut auch in trüben Tagen hochhalten wollen“, so die Münchner Neuesten Nachrichten. Allein der Amper-Bote urteilte weitblickend: „Von den verschiedensten Augenzeugen ist das geradezu unheimliche Gefühl in gleicher Weise konstatiert worden, das den Zuschauer in Hinblick auf die Wirkung der heurigen Waffen im Ernstfalle (...) namentlich die durch das rauchschwache Pulver geschaffene Möglichkeit des Schützen, sicher zu zielen, beschleicht.“ Und weiter: „Darum wird die Ernte grauenhaft sein, welche der Tod in zukünftigen Kriegen hält.“ ■

AUS DEM LEBEN EINES EISENBAHNERS – DIE UNGELIEBTE AUFGABE MEINES GROSSVATERS

von Franz Thaler

Johann Thaler, der Großvater des Verfassers, bekam 1923 eine Festanstellung bei der Eisenbahn in Röhrmoos. Er war darüber sehr erfreut, denn nun hatte er für seine zwölfköpfige Familie (die Eltern, neun Kinder und ein Neffe) ein festes Einkommen. Zuvor verdiente er den Unterhalt für seine große Familie als „Tagelöhner“ bei örtlichen Bauern und als Gelegenheitsarbeiter bei der Bahn, wenn diese gerade mal Gleisarbeiten im Bereich Röhrmoos ausführte. Nach der Festanstellung war er zunächst noch einige Jahre als Streckenarbeiter im Einsatz, dann bekam er die Anstellung als „Weichenstellwärter“. Seine Arbeitsstelle war das Weichenstellwerk in der Nähe der damaligen BayWa, ca. 400 Meter südlich vom einstigen Bahnhof. Dieses Gebäude wurde von den Eisenbahnern als „Turm“ bezeichnet.

Diese Arbeit versah er bis Juni 1945. Dann ging er, inzwischen zum Beamten befördert, in Pension. Als Eisenbahner bekam er an der heutigen Schillhofener Straße bald ein kleines Wiesengrundstück von der Bahn. Nun konnte er sich vier bis fünf „Eisenbahnerkühe“ (Ziegen) halten. Er war „Eisenbahner“ mit Leib und Seele, aber eine Tätigkeit an seinem Arbeitsplatz versah er ungern.

In der Anstalt Schönbrunn, heute Franziskuswerk, lebten damals mehr behinderte Heiminsassen als heute. Zudem waren in Schönbrunn gegen Kriegsende ein aus München ausgelagertes Krankenhaus und ein Wehrmächts-lazarett untergebracht.

So manche in diesen Einrichtungen verstorbenen Personen wurden in ihren Herkunftsort zur Bestattung überführt. Leichenautos gab es damals kaum und es fehlte für solche Fahrzeuge auch oft der Treibstoff. So wurden die zu überführenden Verstorbenen im Güterwaggon transportiert. Die

Särge mit den Verstorbenen wurden in der Regel am späten Nachmittag, häufig aber erst am Abend eingeladen.

Zur Aufgabe des „Weichenwärters“ gehörte es, den jeweils beladenen Güterwaggon zu versiegeln (plombieren). Vor der Anbringung der Plombe musste der Bahnbedienstete aber das Schiebetor des Wagons nochmals öffnen und sich überzeugen, ob der Sarg auch drinnen war. Vor allem in der Winterzeit fiel diese Arbeit meistens in der Dunkelheit an. Sie war bei dem jeweils diensthabenden Weichenwärter, so auch bei meinem Großvater, eine sehr unbeliebte Aufgabe.

Gearbeitet wurde damals in zwei Schichten zu je zwölf Stunden, beginnend um 6.00 Uhr morgens oder 18.00 Uhr abends. Wenn es irgendwie ging, dann hat Großvater seinem „Ablöser“ um 18.00 Uhr abends erzählt: „Da ist jetzt vor kurzer Zeit ein Sarg eingeladen worden, der Waggon muss noch versiegelt werden.“ ■

Das Stellwerk „Turm“ bei der Baywa in Röhrmoos mit dem Großvater des Autors Johann Thaler (2.v.r.)



DIE KNORR-VILLA IN PETERSHAUSEN

von Lydia Thiel

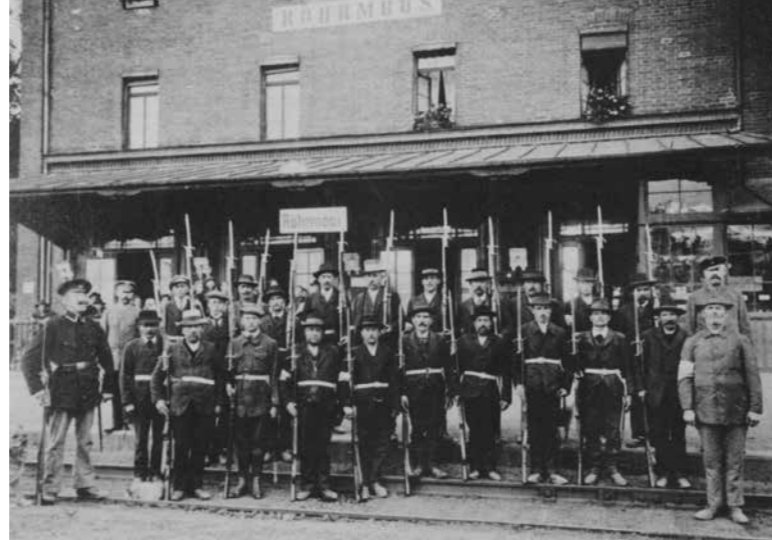
Das Landhaus wurde 1890 als repräsentativer Landsitz des Münchner Verlegers Thomas Knorr (1851-1911) erbaut. Knorr war Herausgeber der „Neuesten Nachrichten“. 1894 gründete er zusammen mit seinem Schwager Georg Hirth (1841-1916) den bekannten Verlag „Knorr & Hirth“. Deren Unternehmen gehörte zu den renommiertesten Verlagen des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Zahlreiche Kunstbücher und die bekannte Zeitschrift „Jugend“ wurden bei „Knorr & Hirth“ herausgegeben.

Für Thomas Knorr war die gute Bahnverbindung nach Petershausen ein Grund, sich ein Landhaus in Petershausen zu errichten. Von hier aus konnte er seiner Leidenschaft, der Jagd, frönen. Es wird von häufigen Besuchen illustrierter Personen aus Kunst- und Hofkreisen berichtet, die ihn in Petershausen aufsuchten.

Um 1900 brachte die Bahn viele Städter aufs Land. Sie kamen zur Sommerfrische oder ließen sich auch längerfristig vor allem im Voralpenland nieder und bauten Villen und Jagdhäuser. Bekannte Architekten der Zeit wie Emanuel oder Gabriel von Seidl, Theodor Fischer oder August Thiersch bauten Landhäuser für vermögende Kaufleute, Professoren, Architekten, Ärzte und Künstler. Ausschlaggebend für die Ansiedlung im Münchner Umland waren in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die erweiterten Bahnstrecken von München über Starnberg nach Garmisch und die Linie von München nach Salzburg. So befindet sich auch heute noch eine der bekanntesten Villenkolonien in Feldafing am Starnberger See. ■



Villa Knorr, wahrscheinlich mit Familie Knorr um 1900



Die Bahnhofswache 1914 in Röhrmoos

DIE BAHNHOFSWACHE IN RÖHRMOOS 1914

von Ursula Katharina Nauderer

Am 1. August 1914 wurde die Mobilmachung auch in der Dachauer Presse angekündigt.

Der Bahnhof wurde zum Knotenpunkt für alle einberufenen Reservisten und Rekruten aus dem Bezirk Dachau. Mit Sonderzügen wurden die Uniformierten und das kriegswichtige Material nach München transportiert. Später, im Verlauf des Krieges, folgten beschlagnahmte Güter aller Art und Lebensmittelzuweisungen.

Wie in Dachau wurden auch in den Gemeinden entlang der Bahnstrecke München-Ingolstadt ebenfalls Wachmannschaften aufgestellt. Der Vierkirchner Pfarrer bemerkte dazu: „Wochenlang wird die Bahnstrecke von zurückbleibenden Männern scharf bewacht. Alle Züge waren mit Militär besetzt oder Kriegsmaterial, die Wagen prangten in provisorischen Girlanden, die Außenseiten mit humoristischen Aufschriften beschrieben, z.B.: ‚Hier werden Kriegserklärungen entgegengenommen‘ oder ‚Jeder Stoß ein Franzos, jeder Tritt ein Brit, jeder Schuß ein Ruß.‘ Für Civil war die Beförderungsmöglichkeit auf der Eisenbahn anfangs unsicher und langsam.“ ■

Das Zitat des Pfarrers aus der „Chronik der Pfarrei Vierkirchen 1892-2011“ ist entnommen: Ausstellungskatalog Bezirksmuseum Dachau. 1914. Erinnerungen an den Ersten Weltkrieg im Dachauer Land, S.17.



Der Kiosk in Röhrmoos in den 60er Jahren.

DER BAHNHOFSKIOSK IN RÖHRMOOS

von Helmut Rumrich und Franz Thaler

Der Eisenbahnangestellte Georg Schallmair und seine Frau Therese eröffneten 1950 einige Meter nördlich des Bahnhofs (beim großen Baum) einen Kiosk. Die Eisenbahnfahrergäste, aber auch die übrigen Bürger konnten hier vom frühen Morgen bis zur späten Abendstunde ihren Bedarf an Zeitungen, Rauchwaren oder auch Süßigkeiten decken. Als die Schallmairtöchter im Laufe der Zeit heirateten, wurde für die Eltern allein der Zeitaufwand für die Arbeit im Kiosk zu groß. Sie gaben ihn auf. ■

Das Team der Heimatforscher



Von links nach rechts: Horst Pajung, Heinrich Fitger, Andreas Sauer M.A., Helmut Gröss, Lydia Thiel, Franz Thaler, Helmuth Rumrich, Rudolf Hagen

Impressum

Die Broschüre erscheint anlässlich des 150jährigen Jubiläums der Bahnstrecke München-Ingolstadt, die am 14. November 1867 in Betrieb genommen wurde.

Herausgeber: Landkreis Dachau
Redaktion: Birgitta Unger-Richter
Lektorat: Silke Lein, Birgitta Unger-Richter, Horst Pajung

Gestaltung: graphitdesign, Dachau
Herstellung: Onlineprinters GmbH, Neustadt a. d. Aisch

Bildnachweis

Titel, S. 6, 21 Sammlung Gröss
S. 4 Landratsamt Dachau
S. 5, 50 B. Unger-Richter
S. 7 DB Museum Nürnberg, MG-18-14.52-1862
S. 10 Stadtarchiv Pfaffenhofen an der Ilm, Fotonachlass Wagenknecht
S. 12, 13 Stadtarchiv Dachau, Sammlung Inge Wagner
S. 14 Rudolf Hagn, Röhrmoos
S. 15 Anton Kölbl, Röhrmoos
S. 17 aus: „Wie's war im Dachauer Land“, hrsg. von Klaus Kiermeier, Dachau 1979 (Bayerland)
S. 19 Stadtarchiv Dachau, online
S. 20 Sammlung Robert Gasteiger, Dachau
S. 24 Archiv der Münchner Arbeiterbewegung e.V.
S. 25 HSTA München, Kriegsarchiv, Signatur Generalstab 438/2, Übersichtspläne der Königl. Bayer. Staatseisenbahn, 1. Band
S. 26 Chronik Petershausen: Lichtbildstelle der Bundesbahn Nürnberg, Neg.Nr. 49168
S. 28 Stadtarchiv Dachau
S. 29 Stadtarchiv Dachau, Sammlung Vitus Kraut
S. 31, 40 Heimatmuseum Karlsfeld
S. 33 Sammlung Herzberg
S. 35 Sammlung W. Winkelmann
S. 36, 45, 47, 48 unten, 49 H. Rumrich/F. Thaler, Chronik Röhrmoos
S. 39, 48 oben Sammlung L. Thiel
S. 42 Bezirksmuseum Dachau
S. 43 Adalbert R. Bartek



Landkreis Dachau

Geschichte und Geschichten zum Bahnjubiläum der Strecke München-Ingolstadt 1867-2017
mit Beiträgen von Heinrich Fitger, Norbert Göttler, Helmut Gröss, Florian Hartmann, Ursula
Katharina Nauderer, Horst Pajung, Helmuth Rumrich, Andreas Sauer, Franz Schaehle, Franz
Thaler, Lydia Thiel, Birgitta Unger-Richter.